مغامرات كشافين في البحر

دكتور مهندس حسين رجب

تصميم الغلاف : شريف مقبل

نبذة عن المؤلف



دكتور مهندس / **حسن فهمى رجب**

تاريخ الميلاد : ١٤ مايو ١٩١١

المؤهلات العلمية :

- بكالوريوس الهندسة جامعة القاهرة بتقدير امتياز ١٩٣٣ ومرتبة الشرف الأولى ..
- دبلوم مدرسة الكهرباء العليا بباريس وماجستير في الهندسة الكهربائية بتقدير امتياز ١٩٣٥..
- ماجستير في العلوم العسكرية بتقدير امتياز وأول خريجى كلية أركان الحرب دفعة ١٩٤٣..
- ماجستير في السياحة من الاتحاد الدولى لمنظمات السياحة الرسمية في جنيف بتقدير امتياز ١٩٦٨ ومرتبة الشرف..
- دكتوراه من جامعة جرنوبل بفرنسا بتقدير امتياز وتهنئة هيئة الممتحنين مجتمعة ١٩٧٩..
- جائزة أكاديمية الفنون المصرية ١٩٨١..
- جائزة الدولة التقديرية في الفنون ١٩٩١..

الوظائف التى شغلها وأهم الأعمال التى قام بها

١٩٣٥	مهندس مدير الصيانة بإدارة النقل المشترك بالاسكندرية..
١٩٣٩	التحق بالجيش برتبة نقيب وعين قائداً للورش الرئيسية بسلاح الصيانة (المركبات)..
١٩٤٤	عين بعد تخرجه من كلية أركان الحرب مديراً لقسم المساحة العسكرية بالجيش المصرى..
١٩٤٥	عين أول ملحق عسكرى بالسفارة المصرية بواشنطن..
١٩٤٨	وكيلاً لإدارة المخابرات الحربية ثم مديراً لإدارة البحوث والتطورات الحربية التى قام بإنشائها..
١٩٥٢	وكيلاً أول لوزارة الحربية ورئيساً لمجلس إدارة المصانع الحربية..
١٩٥٣	أسس جمعية بيوت الشباب المصرية..
١٩٥٤	أسس جمعية الكشافة البحرية المصرية..
١٩٥٦	أول سفير لمصر بالصين الشعبية..
١٩٥٩	سفير مصر بايطاليا..
١٩٦١	سفير مصر بيوغسلافيا..
١٩٦٢	رئيس مجلس إدارة مؤسسة الثروة المائية..
١٩٦٤	مستشاراً فنياً لوزارة السياحة..
١٩٦٥	أول من أعاد أكتشاف سر صناعة ورق البردى بعد اختفائها من مصر لأكثر من ١٠٠٠ عام وحصل على براءة أختراع رقم ١٢٣٣١ عام ١٩٧٧..

١٩٦٨	استقال من خدمة الدولة ليتفرغ لأبحاثه في معهد بحوث البردى الذى سبق أن أنشأه عام ١٩٦٠..
١٩٨٥	أسس القرية الفرعونية..
١٩٩٠	أول رئيس لحزب الخضر المصرى ثم انتخب بعد استقالته الرئيس الفخرى للحزب مدى الحياة..
١٩٩٢	أنشأ نموذجاً طبق الأصل لمقبرة توت عنخ آمون في القرية الفرعونية..
١٩٩٤	يقوم حاليا بإنشاء متحف لتاريخ الاسكندر الأكبر في مصر

الاختراعات والابتكارات والمؤلفات:

١ - بوصلة رجب الشمسية ١٩٥٢..
٢ - البوصلة العالمية ١٩٤٥..
٣ - جهاز شفرة "كريبتوجراف رجب" ١٩٤٨..
٤ - اكتشف سر صناعة ورق البردى لقدماء المصريين ١٩٦٠..
٥ - إبتكر جهاز ترميم ورقم البردى ١٩٨٢ وحصل بمقتضاه على جائزة روليكس العالمية..
٦ - أنشأ القرية الفرعونية ١٩٨٥..
٧ - اخترع أول آلة كاتبة بالحروف الهيروغليفية ١٩٩٠..
٨ - انشاء نموذجاً طبق الأصل لمقبرة توت عنخ آمون ١٩٩٢..
٩ - الف أكثر من خمسين بحثاً وكتاباً علمياً..

الأوسمة والنياشين :

في العهد الملكى : وسام النيل - وسام اسماعيل - نجمة فؤاد العسكرية (الشجاعة) وأهداه الملك فاروق : ساعة ذهبية بمناسبة بلائه الحسن في حرب فلسطين تحمل اسم الملك كما أهداه سيف التشريفة الكبرى يحمل اسم الملك بمناسبة تعيينه أول ملحق عسكرى في سفارة مصر بالولايات المتحدة وحصل على رتبة البكوية من الدرجة الأولى.

في عهد الجمهورية :

١٩٥٣	أول مصرى يحصل على وسام الجمهورية من الطبقة الأولى.
١٩٧٩	أول مصرى يحصل على وسام الجمهورية من الطبقة الأولى للمرة الثانية
١٩٩١	جائزة الدولة التقديرية في الفنون .
١٩٩٥	وسام الفنون من الطبقة الأولى .

الأوسمة الأجنبية :

١٩٤٧	حصل على وسام الاستحقاق العسكرى من الحكومة الأمريكية
١٩٥٤	حصل على اعلى وسام عسكرى من يوغوسلافيا.
١٩٦٢	حصل على أعلى وسام مدنى من يوغوسلافيا.

اللغات :

العربية - الانجليزية - الفرنسية - الايطالية - الصينية - الهيروغليفية..

العنوان

ص . ب ٤٥ أورمان - جيزة - مصر
فاكس : ٣٤٩٩١٣٣ (٠٢)

الطبعة الأولى : ١٩٩٥



مغامرات كشافون في البحر

دكتور مهندس حسن رجب

تقديم لرئيس
الاتحاد العام للكشافة والمرشدات

يعد هذا الكتاب الذى بين أيدكم قصة كفاح رائعة لرائد من رواد الكشافة البحرية المصرية والذى كان له فضل مشهود في نشأة وتأسيس الكشافة البحرية وكان سيادته عضواً لأول مجلس إدارة لها برئاسة قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الحربية. واللواء (أ. ح) الدكتور مهندس / حسن رجب صاحب هذا الكتاب يعد مفخرة لأبناء مصر المخلصين في مجالات عديدة .

ولى الشرف أن أقدم لهذا الكتاب لقراءنا الأفاضل من قادة وأبناء الكشافة والمرشدات ليكون معيناً لهم في مسيرتهم وليتعلموا كيف كانت البداية وكيف كانت الملحمة الرائعة لكفاح شباب آمنوا بربهم وتمنوا أن يعينهم الله في تقديم نموذج يحتذى به لأبنائهم ليسلم جيل السلف الراية للخلف لتظل راية الكشفية خفاقة عالية في سماء مصرنا الغالية .

وهذا الكتاب ضمن سلسلة الكتب التى يتبنى الاتحاد العام للكشافة والمرشدات إصدارها وضمن التراث الكشفى الثقافى من الكتب التي كتبها أساتذة أفاضل من قادة وقائدات الكشافة والمرشدات آثرنا أن تكون في متناول شبابنا ضمن المكتبة الكشفية التى يعاد إصدارها بعد تطويرها ومعاصرتها .

دعواتنا القلبية لله سبحانه وتعالى أن يمد في أعمار روادنا الأوائل ليتزود من مناهلهم أجيال وأجيال من شبابنا .

رئيس الاتحاد العام للكشافة والمرشدات

لواء طيار / أحمد عبد اللطيف أحمد

تقديم الفريق بحرى محمد أنور عبد اللطيف

رئيس جمعية الكشافة البحرية

أشعر بسعادة كبيرة في تقديم كتاب مغامرات كشافون مصريون في البحر الذى كتبه اللواء (أ.ح) حسن رجب من واقع المذكرات اليومية التى سجلها أثناء قيامه بهذه الرحلة التاريخية مع مجموعة من فتيان جمعية الكشافة البحرية عام ١٩٥٤. ولكن حال دون نشرها ما ألقته الدولة على عاتقه من أعباء هامة عندما أختارته ليكون أول سفير لمصر لدى حكومة الصين الشعبية ١٩٥٥ . والواقع أننى أعتبر أنها خسارة كبيرة لو لم تنشر مذكرات هذا الكتاب حتى نلم بالمجهود الكبير الذى بذله المؤلف خلال هذه الرحلة للعمل على أنجاحها بالرغم من الصعاب الجسيمة التي واجهت هذه الرحلة والتى تعتبر الأولى من نوعها في طول مسافتها (٢٠٠٠ كيلو متراً) والمدة التى استغرقتها (٤٥ يوماً) لا في تاريخ حركة الكشف البحرى في مصر فحسب بل في تاريخ الحركة الكشفية في العالم أجمع .

تعود معرفتى بالمؤلف حسن رجب إلى أيام الدراسة الثانوية في أوائل العشرينات من القرن الحالى (العشرين) عندما كنا نتقابل للتدريب في حمام وزارة المعارف (التربية والتعليم) الكائن في أول شارع الملكة نازلى (كما كان يسمى في ذلك الحين) . وقد تخصص هو في السباحة على الصدر ونال بطولة مصر الثالثة عام ١٩٣٠ . وأنا في القفز وقد نلت عدة بطولات فيه .

وظلت صلاتنا مرتبطة بعد ذلك عندما ألتحق حسن رجب كضابط بسلاح المهندسين في أوائل الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩) وتدرج في رتبة إلى رتبة لواء مدير إدارة البحوث والتطورات الحربية (١٩٤٨) وأصبح من هذا المركز مسئولاً عن أختبار كافة الأسلحة والذخائر التى ترد للقوات المسلحة المصرية وكنت بحكم منصبى كمديراً لمكتب وزير الحربية للشئون البحرية (١٩٤٨ ــ ١٩٥٢) أتابع بإعجاب أعتراضه بشجاعة على بعض صفقات الأسلحة التى وردت للقوات المسلحة وكان رأيه أنها غير صالحة .

ثم تعاونا بعد قيام ثورة ١٩٥٢ على إنشاء حركة الكشافة البحرية . وكنت من أوائل المشجعين على إنشاء هذه الحركة . وعندما أستشارنى في القيام برحلة الزورقين بلبل وسمير من القاهرة إلى رأس البر ثم إلى الإسكندرية وبعد ذلك إلى مرسى مطروح كنت من أول المحبذين لهذا المشروع . وأنه ليسعدنى أن يكون لى شرف تقديم كتابه عن هذه

الرحلة ليستفيد منه أبناؤنا الشباب بوجه عام والكشافون البحريون بوجه خاص عند القيام برحلات بحرية مماثلة في المستقبل واضعين في الاعتبار الملاحظات التى سجلها المؤلف خلال القيام بهذه الرحلة التاريخية وخصوصاً فيما يجب إتخاذه من الاحتياطات لتأمين سلامة المشتركين في مثل هذه الرحلات .

إن الشواطئ البحرية المصرية تحوى الكثير من مناطق الصيد التى لم تستغل بعد الاستغلال الكامل فإذا تمكن أبناؤنا الكشافون البحريون من تحقيق ذلك يكونوا قد حققوا جانباً كبيراً من الفائدة التى قامت حركة الكشف البحرى من أجلها وهو النهوض بثروة البلاد البحرية بالاضافة إلى إمداد كل من القوات البحرية والأسطول التجارى المصرى برجال شبوا منذ نعومة أظافرهم على حب البحر والتعايش في جوه الذى يتطلب صفات خاصة .

والآن وقد مضى قرابة أربعون عاماً على تاريخ قيام الكشافة البحرية برحلتها التاريخية حدث تغير كبير في التطور العمرانى بالساحل الشمالى إذ أقيمت عليه مجموعات كبيرة من القرى السياحية التى زودت جميعها بالاضاءة الكهربائية والتى يسهل جداً التعرف عليها من البحر ليلاً . ولم تصبح الملاحة ليلاً في البحر بالصعوبة التى كانت عليها في الماضى . يضاف إلى ذلك أن بعض هذه القرى الجديدة قد زودت بأرصفة تصلح لرسو قوارب بحجم القوارب التى استخدمت في رحلة الكشافة البحرية مما يجعل الملاحة في هذه المناطق أكثر أمناً عما كانت عليه في الماضى .

فريق بحرى

محمد أنور عبد اللطيف

رئيس جمعية الكشافة البحرية

شكر واجب من المؤلف

بدأت بكتابة المذكرات الواردة في هذا الكتاب أثناء الرحلة البحرية التى قام بها مجموعة من الكشافين البحريين والتى قمت بقيادتها عام ١٩٥٤ وكان أملى في ذلك الحين أن أعيد صياغتها في نهاية الرحلة وأن أحولها إلى كتاب يفيد الشباب المصرى والعربى بوجه عام والكشافين البحريين بوجه خاص من الخبرة التى اكتسبناها خلال هذه الرحلة . ولكن توالى الأحداث التى أعقبت هذه الرحلة حالت دون أن أحقق هذا الأمل الذى ظل يراودنى لفترة طويلة .

وفي خلال السنين الأربعين التى أنقضت منذ انتهاء هذه الرحلة كنت أقابل في مختلف المناسبات زميلى الأخ محمود صبح المحاسب وهو أحد الدعائم الذين قامت عليهم حركة الكشف البحرى في مصر والذى كان يلح دائماً بضرورة نشر هذه المذكرات والآن وقد تحقق هذا الأمل أرى من واجبى أن أقدم له واجب شكرى على اهتمامه وعلى إلحاحه المتكرر ثم على مساعداته بما قدمه لى من مختلف البيانات المتعلقة بالرحلة والتى كنت أطلب منه أن يوافينى بها تباعاً والتى لولاها لما رأى هذا الكتاب النور .

على أننى إذ أطرق باب توجيه الشكر ليشمل كل من أسهموا في هذه الرحلة بنصيب لتحويل أحداث هذا الكتاب من خيال يصعب على الإنسان تصديقه إلى حقيقة يشهد بها كل من اشترك في هذه الرحلة والغالبية منهم أحياء أطال الله في أعمارهم أجد أنه من الواجب أن يوجه الشكر إلى كل منهم شخصياً وهو أمر قد يطول شرحه ويصعب تنفيذه ولكن يبرز من كل هذه الشخصيات الضابط المرحوم اسماعيل فهمى عبد الرحمن والذى كان له أكبر الفضل في إعداد وتدريب أغلب الكشافين البحريين الذين اشتركوا في هذه الرحلة فقد كان رحمه الله سواء في حياته أو في وفاته دفاعاً عن الوطن خير مثل يقتدى به شبابنا .

كما لا يمكن أن نتجاهل ما قدمه لنا القبطان حسين زاهر ياقوت قائد اليخت البحرى برنيس من مساعدات وخدمات وخصوصاً في تدريب الكشافين على كل الأعمال المتصلة بفن البحر أثناء الرحلة . ثم في إنقاذ طاقم الزورق " سمير " الذى غرق في منتصف ليلة ٥ سبتمبر ١٩٥٤ وسط عاصفة هوجاء على بعد ٢٠ كيلو متراً داخل البحر من رأس الحكمة .

كما لا يفوتنى أن أوجه خالص الشكر لطاقم اليخت برنيس من رجال القوات البحرية المصرية الذين رافقوا الكشافين منذ قيامهم من ميناء الإسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة . وأخص منهم بالذكر المرحوم الصول البحرى برغوث طيب الله ثراه فقد بذل مجهوداً أعجز عن وصفه في إصلاح الكوتر " كشاف " بعد تحطمه على الصخور في رأس الحكمة وسط عاصفة هوجاء وأعادته إلى العمل ليتابع معنا باقى الرحلة .

وأخيراً وليس آخراً الزميل اليوزباشى على أحمد راشد المشرف على مشروع الاصلاح الزراعى في منطقة رأس الحكمة في ذلك الحين والذى قدم كل المساعدات اللازمة لإقامة وإعاشة أفراد الرحلة عندما نفذ تموينهم . كما عمل كل ما في وسعه لانقاذ واصلاح الكوتر " الكشاف " بعد اصطدامه في الصخور وسط العاصفة التى ألمت بنا في رأس الحكمة . ومن المدهش أننى لم تسعدنى الظروف بلقائه حتى الآن وأمل أن يكون المولى سبحانه وتعالى قد أمد في عمره ليقرأ هذه الكلمات التى تعبر عن عمق تقديرنا وخالص شكرنا .

دكتور مهندس

حسن رجب

محتويات الكتاب

الموضوع	الصفحة

الموضوع	الصفحة

خط سير الرحلة

١ - الخميس ٥ أغسطس ١٩٥٤ .. بدء الرحلة من الباخرة حارس في القاهرة والمبيت في المعسكر الذى أقامه الكشافون بجزيرة الوراق في النيل.

٢ - الجمعة ٦ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من معسكر جزيرة الوراق والمبيت في جمعية الشبان المسلمين بينها .

٣ - السبت ٧ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من جمعية الشبان المسلمين بينها والمبيت بمعسكر شجرة الجميز بترعة المنصورية .

٤ - الاحد ٨ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من معسكر شجرة الجميز بترعة المنصورية والمبيت بمعسكر حقل البطيخ بالبر الغربى للنيل شمال المنصورة .

٥ - الإثنين ٩ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من معسكر حقل البطيخ شمال المنصورة والمبيت في رأس البر .

٦ - الثلاثاء ١٠ أغسطس ١٩٥٤ .. رأس البر وأعادة تموين الرحلة .

٧ - الأربعاء ١١ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من رأس البر والمبيت في مصيف جمصة .

٨ - الخميس ١٢ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من مصرف جمصة والمبيت في طابية العياشة قرب البرلس.

٩ - الجمعة ١٣ أغسطس ١٩٥٤ .. السفر من طابية العياشة والوصول إلى سيدى بشر بالاسكندرية .

١٠ - السبت ١٤ أغسطس ١٩٥٤ .. سيدى بشر .

١١ - الفترة من ١٥ إلى ٢٤ أغسطس ١٩٥٤ .. فترة تدريب بمعسكر سيدى بشر بالإسكندرية .

١٢ - الاربعاء ٢٥ أغسطس ١٩٥٤ .. بدء رحلة مرسى مطروح .

١٣ - الخميس ٢٦ أغسطس ١٩٥٤ .. حادث اصطدام برنيس بشعب أبى طنوم ثم الرحيل إلى رأس الحكمة .

١٤ - الجمعة ٢٧ أغسطس ١٩٥٤ .. الوصول إلى رأس الحكمة الساعة الثامنة صباحاً

وحادث تحطم " كشاف " على الصخور .

١٥ - السبت ٢٨ أغسطس ١٩٥٤ .. قضاء ثانى يوم في رأس الحكمة والعمل في إصلاح "الكشاف" .

١٦ - الأحد ٢٩ أغسطس ١٩٥٤ .. ثالث يوم في رأس الحكمة واستئناف إصلاح الزورق " كشاف " .

١٧ - الإثنين ٣٠ أغسطس ١٩٥٤ .. رابع يوم في رأس الحكمة واستكمال إصلاح الزورق " كشاف " .

١٨ - الثلاثاء ٣١ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من رأس الحكمة إلى رأس علم الروم والقيام مساءاً بالسيارة إلى مرسى مطروح .

١٩ - الأربعاء ١ سبتمبر ١٩٥٤ .. أول يوم في مرسى مطروح .

٢٠ - الخميس ٢ سبتمبر ١٩٥٤ .. زيارة منطقة عجيبة وحمام كيلوباترا والعودة إلى مرسى مطروح .

٢١ - الجمعة ٣ سبتمبر ١٩٥٤ .. الاستعداد لرحلة العودة وتجهيز جميع المراكب .

٢٢ - السبت ٤ سبتمبر ١٩٥٤ .. آخر يوم في مرسى مطروح .

٢٣ - الأحد ٥ سبتمبر ١٩٥٤ .. القيام من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة والرحيل من رأس الحكمة وغرق "سمير" الساعة العاشرة من مساء نفس اليوم وعودتى بالزورق "بلبل" إلى رأس الحكمة والمبيت هناك .

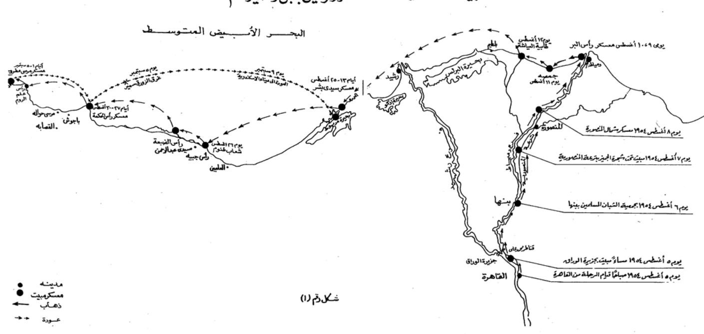
٢٤ - الإثنين ٦ سبتمبر ١٩٥٤ .. العودة بسيارة الأستاذ / مصطفى مقبل إلى الإسكندرية وترك "بلبل" في رأس الحكمة .

٢٥ - ٧ سبتمبر ١٩٥٤ .. القيام بالسيارة من الإسكندرية والبحث عن سمير شرق رأس الحكمة .

٢٦ - الأربعاء ٨ سبتمبر ١٩٥٤ .. القيام ببلبل منفردين من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن .

٢٧ - الخميس ٩ سبتمبر ١٩٥٤ .. العودة من سيدى عبد الرحمن إلى الإسكندرية والالتقاء ببرنيس ثم بالكشاف وانتهاء الرحلة .

خريطة تبين خط سير رحلة الزورقين بلبل وسمير عام ١٩٥٤



شكل رقم (١)

كيف بدأت فكرة إنشاء
جمعية الكشافة البحرية في مصر

في صيف عام ١٩٥٣ طرأت لى فكرة القيام برحلة من الإسكندرية إلى مرسى مطروح غرباً ثم العودة ، بقارب شراعى صغير أسمه "بلبل" ولقد أعددت مع ادريس السيد قريش أحد فتيان الكشافة كل المعدات اللازمة للقيام بهذه الرحلة . فجهزنا القارب "بلبل" الذى كنت أمتلكه بكل ما يلزمه من معدات السفر والملاحة وزودناه ببوصلة اشتريتها بسعر زهيد من مخلفات الحرب العالمية الثانية من النوع الذى كان مستخدماً في أغراض الطيران أثناء الحرب العالمية الثانية كما زودناه أيضاً بقارب من المطاط من النوع الذى يطوى ويوضع داخل كيس فيشغل حيز صغير . كما زودنا القارب "بلبل" بمعدات مخيم مكون من خيمة تتسع لثلاثة أشخاص ومعدات المطبخ .. ألخ .. ورأينا استخدام محرك من النوع الخارجى (Outboard) لاستخدامه في حالة الطوارىء .

ولقد كانت فكرة السفر إلى مرسى مطروح بقارب لايزيد طوله عن ٥ أمتار تعتبر فكرة جريئة جداً فلم يحدث أن أقدم أحد على القيام برحلة بهذا الطول في قارب بهذا الحجم الصغير خصوصاً وأن الشواطىء المصرية المطلة على ساحل البحر المتوسط كانت في ذلك الحين كلها مكشوفة ولاتوجد بها أماكن كثيرة تصلح للجوء السفن في حالة هياج البحر أو قيام أى زوبعة فيه .

وتم إعداد الزورق "بلبل" في نادى يخت القاهرة الرأسى في طريق النيل بالجيزة وتطوع أثنين من فتيان الكشافة (قسم البحرية) وهم هانى حسنى ومنصور نصار للسفر ببلبل من القاهرة إلى الإسكندرية في النيل وفعلاً وصلا إلى الاسكندرية بمفردهما وإنتظرانى هناك في نادى اليخت المصرى وكان موقعه في ذلك الحين داخل الميناء الغربى . وبعد أيام لحقت بهما وكان من المفروض أن نقوم برحلة تجريبية من نادى اليخت المصرى (المقر القديم بالميناء الغربى) إلى سيدى بشر وفعلاً بدأنا بهذه الرحلة بعد ظهر أحد الأيام وما كدنا نخرج من الميناء حتى قاربت الشمس على المغيب وسرنا أغلب الرحلة وسط الظلام في ريح شدته فوق المتوسط .

ولقد أثبت القارب "بلبل" في هذه الرحلة الصغيرة قدرته على الملاحة في البحر

وأعطانا ثقة كبيرة في إمكان الاعتماد عليه في الرحلات البعيدة المدى . وبعد رحلة سيدى بشر أضطر كل من هانى حسنى ومنصور نصار للعودة للقاهرة وتطوع الكشاف إدريس قريش أن يحل محلهما وأن يقوم معى في الرحلة إلى مرسى مطروح ولكن رأينا من الأصوب القيام ببعض الرحلات التجريبية فقمت مع إدريس بعدة رحلات إلى جزيرة نلسون بأبى قير ولقد أوحت إلينا هذه الرحلات بعدة أفكار لإدخال بعض التعديلات في القارب بلبل بحيث تجعله أصلح لرحلات السفر في البحر ولكن هذه التعديلات كانت تتطلب وقتاً وإستعدادات لم تكن متوفرة لنا في الإسكندرية ولذا رأينا ارجاء القيام بهذه التعديلات بعد الانتهاء من رحلتنا وعودتنا إلى القاهرة .

وفي الميعاد المحدد لقيام الرحلة أعترانى مرض طارىء أقعدنى عن القيام بها كما أعقب ذلك قيام زوبعة شديدة للغاية أستمرت حوالى أسبوع وعلى ذلك لم نجد مفر من تأجيل الرحلة إلى ميعاد آخر . وفي الفترة التى كان القارب "بلبل" راسياً في سيدى بشر أخبرنى إدريس بأن هناك بعض الكشافين من أبناء الإسكندرية الذين يهوون الرياضات البحرية يرغبون في مقابلتى فرحبت بمقابلتهم .

وفي يوم من أواخر شهر سبتمبر ١٩٥٣ كان الزورق بلبل رأسياً في سيدى بشر وبينما كنت أقوم بتثبيت المحرك الخارجى بالزروق أقترب منى شابان وسألانى إذا كان من الممكن أن يقدما لى أى مساعدة فرحبت بذلك وأخذ الفتيان يعملان بكل همة في مساعدتى وكان نتيجة لهذا اللقاء أن تعرفت على محمود صبح وأخيه أحمد صبح وعلمت من محمود أنه سعى مع أخوته ونفر من أصدقائه لتكوين فريق بحرى من فتيان الكشافة ورجانى أن أزور مقر هذا الفريق بمنزله في المندرة فرحبت بذلك لمجرد أخذ فكرة عن هذه الهوايات البحرية والتى كنت أهواها وأنا في مثل سنهم . وفي فيلا صغيرة بالمندرة أستقبلنى محمود صبح وأخوته وأطلعونى على معرض كامل يحوى مختلف أوجه نشاطهم عن الكشف البحرى فمن لوحات رسموها تبين مبادىء الكشافة النبيلة إلى نماذج لمختلف أنواع الزوارق والمراكب معدات كاملة لأدوات الطبخ والاعاشة في معسكرات الكشافة . والواقع أن محمود صبح تمكن في هذه الزيارة العاجلة من عرض فكرة الكشافة البحرية بلباقة وإيمان وبطريقة لا أعتقد أنه كان من الممكن لأى شخص آخر أن يعرض هذه الفكرة بمثل هذا الوضوح والحماس . فسألته وما هو الهدف من وراء هذه الزيارة وكل هذا الشرح المستفيض " فأجابنى بأن هناك مئات بل آلاف من الشباب الذى تتوق أنفسهم للرياضات والهوايات البحرية وخصوصاً في المدن والبلاد المجاورة

للموانى المصرية ممن يرغبون في تكوين فرق بحرية للكشافة ولكنهم لا يجدون أى مساعدة أو تشجيع على أشباع هذه الهوايات لأن حركة الكشافة في مصر لا ترى منها إلا لون واحد وهى حركة فتيان الكشافة وتقصر كل نشاطها عليه وعلى ذلك فإن هواة الكشف البحرى لا يجدون أى مساعدة من المشرفين على حركة فتيان الكشافة أو إهتمام بإنشاء فرق بحرية بل أن هناك من بين رجال حركة فتيان الكشافة من يعارض فكرة إنشاء فرق كشفية بحرية بدعوى أنها تحوى على جانب كبير من الخطورة إذا قام الكشافون بمفردهم بأى رحلات بحرية وأن مثل هذا اللون من الكشف البحرى يحمّل جمعية فتيان الكشافة أمام الرأى العام بمسؤليات خطيرة لايمكن للجمعية أن تتقبلها. فسألت محمود صبح وما هو الحل " فأجابنى محمود صبح " بأن خير الحلول للتغلب على هذه الصعوبات هى إنشاء جمعية مستقلة للكشافة البحرية " . ولقد أستهوتنى هذه الفكرة فلقد عشقت الرياضات البحرية منذ صغرى وكان والدى يستصحبنى معه منذ حداثة سنى إلى البحر وعلمنى السباحة ولم أكن قد تجاوزت السادسة من عمرى . وكنت أقضى أجازاتى الصيفية بالكامل على شواطىء البحر في الإسكندرية وهويت السباحة وكذا القفز والغطس تحت الماء وصيد الأسماك والتجديف والمراكب الشراعية وكنت مؤمن جداً بفكرة تشجيع شبابنا على ممارسة الرياضات البحرية والتى يجد فيها شبابنا كل ما تصبو إليها نفسه من هوايات كما تقوى في النشىء روح المغامرة والإقدام والاعتماد على النفس . وأى شىء أحب للشباب من كل هذه الهوايات وكنت في صغرى أتمنى لو كان هناك حركة للكشافة البحرية لأنضم إليها .

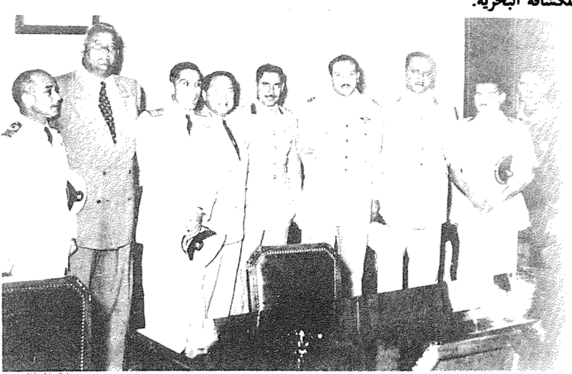
وبالاختصار فلقد أشعلت فكرة محمود صبح كل ذكريات الصبى التى كانت كامنة في نفسى والتى لم تخب بعد جذوتها ولذا فإن أول شرارة كانت كافية لاثارة هذه الذكريات وبعثها من جديد .

عدت من أجازتى في صيف ١٩٥٣ بفكرة إنشاء جمعية الكشافة البحرية وقبل البدء في هذا المشروع رأيت أن أستطلع رأى بعض القائمين بحركة فتيان الكشافة في ذلك الحين وفعلاً قابلت الكثير وتناقشت معهم فوجدت أن جانب منهم يتمسك بحركة الكشافة كما هى بقوانينها ونظمها وبأنه لا يمكن قيام جمعية منفصلة للكشافة البحرية . كما تدارست مع هؤلاء السادة ما يمكن عمله لتشجيع حركة الكشف البحرى في ظل نظام فتيان الكشافة القائم في ذلك الحين . فوجدت أنّ المساعدات التى يمكن للجمعية أن تقدمها محدودة جداً فضلاً عن عدم وجود بين كبار المسؤولين عن حركة فتيان



صورة رقم (٢)

أول اجتماع يعقده لواء (أ.ح) حسن رجب في ٥ أكتوبر ١٩٥٣ مع قادة البحرية المصرية وكبار المهتمين بالرياضات البحرية ليتشاور معهم في إنشاء جمعية للكشافة البحرية . وهم من اليمين إلى اليسار : إسحاق حلمي أول سباح مصرى عبر المانش - لواء / حسن رجب - لواء بحرى / يوسف حماد الفريق بحرى / سليمان عزت قائد البحرية المصرية - لواء بحرى / محمود ثروت وقد وافق الجميع على إنشاء جمعية مستقلة للكشافة البحرية.



صورة رقم (٣)

أول اجتماع لمجلس إدارة جمعية الكشافة البحرية عقد يوم ٣ نوفمبر ١٩٥٣ برئاسة قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى وزير الحربية ويرى في الصورة من اليمين إلى اليسار : محمود صبح من قدامى حركة الكشف البحرى - قائمقام بحرى أنور عبد اللطيف قائمقام عبد العزيز فتحى مدير عام مصلحة خفر السواحل قائد جناح عبد اللطيف بغدادى وزير الحربية - لواء (أ.ح) حسن رجب وكيل أول وزارة الحربية - لواء بحرى / محمود ثروت - لواء بحرى / يوسف حماد - السباح / إسحق حلمى - لواء بحرى / محمود حمدى .

الكشافة في ذلك الحين من لهم أى خبرة بالرياضات البحرية وفنونها بل من يلم بالسباحة . وعند ذلك أقتنعت بصعوبة إنشاء حركة للكشف البحرى في ظل النظام القائم وأن خير الحلول هى إنشاء جمعية منفصلة للكشافة البحرية وتكوين مجلس إدارتها من شخصيات لها خبرتها في الشئون البحرية وتؤمن برسالة هذه الحركة .

ولذلك إتصلت ببعض كبار المسئولين في الهيئات البحرية والمعروف عنهم حبهم للبحر واهتمامهم بالهوايات البحرية وعرضت عليهم منفردين الفكرة مبدئياً فلاقت الفكرة حماساً شديداً . ولقد كان ذلك مشجعاً على عقد أول اجتماع في نادى اليخت المصرى بالإسكندرية في ٥ أكتوبر ١٩٥٣ ولقد ضم هذا الاجتماع السادة :

فريق بحرى / سليمان عزت	**قائد عام السلاح البحرى**
لواء (أ. ح) / حسن رجب	**وكيل أول وزارة الحربية**
لواء بحرى / يوسف حماد	**مدير عام مصلحة الموانى والمنائر**
أميرالاى بحرى / محمود حمدى	**مدير بحرية الموانى والمنائر**
لواء بحرى / محمد محمود ناشد	**سكرتير عام نادى اليخت المصرى بالإسكندرية**
لواء بحرى / أحمد ثروت	**مدير إدارة التدريب بالسلاح البحرى سابقاً**
محاسب قانونى / محمود صبح	**قائد فرقة الكشافة البحرية الأولى بالإسكندرية**

وفي هذا الاجتماع عرضت على الحاضرين فكرة إنشاء جمعية الكشافة البحرية وفائدتها من ناحية نشر الوعى البحرى بين الشباب كما عرضت على الحاضرين أيضاً نتيجة إتصالاتى بالسادة المشرفين على حركة فتيان الكشافة في البلاد بوجه عام وبعد تدارس الموضوع رحب جميع الحاضرين بفكرة إنشاء جمعية الكشافة البحرية لتعمل على نشر الوعى البحرى وتوجيه الشباب إلى استثمار أوقات فراغه في التدريب على الفنون البحرية وغرس حب البحار وروح المغامرات البحرية في نفوسهم بحيث يجرى التدريب البحرى جنباً إلى جنب المبادىء الأساسية لحركة الكشف بوجه عام .

ولقد وافق جميع الحاضرين على اختيار وزير الحربية في ذلك الحين قائد جناح عبد اللطيف البغدادى ليكون أول رئيس لمجلس إدارة الجمعية وفوضنى الحاضرون بعرض الأمر على سيادته .

وعرضت الأمر على السيد وزير الحربية في ذلك الحين قائد جناح عبد اللطيف

بغدادى فوافق على الفكرة وشجعها بكل الطرق وقبل مشكوراً رئاسة جمعية الكشافة البحرية التى تكونت في ٣ نوفمبر ١٩٥٣ وتكون أول مجلس لها من كل من :

السيد وزير الحربية قائد جناح عبد اللطيف بغدادى رئيساً

لواء (أ.ح) حسن رجب وكيل أول وزارة الحربية نائب للرئيس

فريق بحرى سليمان عزت قائد عام القوات البحرية

لواء بحرى يوسف حماد مدير عام مصلحة الموانى والمنائر وكيلاً

لواء بحرى محمود حمدى مدير الادارة البحرية للموانى والمنائر أمينا للصندوق

أميرالاى طبيب محمد صبرى نائب مدير الخدمات الطبية ورئيس اتحاد سباحة المسافات الطويلة عضواً

قائمقام بحرى محمد أنور عبد اللطيف مدير الادارة البحرية بمصلحة السواحل عضواً

أمير البحر محمد محمود ناشد سكرتير نادى اليخت المصرى عضواً

السيد الأستاذ إسحاق حلمى مراقب عام الشواطىء ببلدية الإسكندرية وأول سباح مصرى عبر المانش عضواً

أمير البحر أحمد ثروت مدير إدارة التدريب بالسلاح البحرى سابقاً سكرتيراً عاماً

السيد محمود حسن صبح محاسب قانونى قائد فرقة الكشافة البحرية الأولى بالإسكندرية عضواً

وبفضل السيد / عبد اللطيف بغدادى حصلت جمعية الكشافة البحرية على الباخرة النيلية " حارس " لتكون أول مقر لحركة الكشف البحرى في مصر كما وافق سيادته على إنشاء جمعية للكشافة الجوية .

ولكن شاءت الظروف أن أنتقل السيد عبد اللطيف بغدادى وزيراً لشئون الإسكان والمرافق وتولى اللواء (أ.ح) حسن رجب رئاسة الجمعية . كما أنتقل الاشراف على حركة الكشف عموماً إلى وزارة الشئون الاجتماعية ورعاية الشباب وكان يرأسها في ذلك السيد / حسين الشافعى أحد الأعضاء بمجلس قيادة الثورة .

نبذة عن السيد / حسين الشافعى

نائب رئيس الجمهورية السابق

كانت حركة الكشف في مصر قبل قيام ثورة ١٩٥٢ يقتصر نشاطها في الغالب على حركة الفتيان ولم يكن هناك سوى جمعية واحدة وهى جمعية فتيان الكشافة ولما كانت سياسة التوسع التى اتبعتها حكومة الثورة في النهوض بكل الأنشطة التى ترعى الشباب في مصر لذا رؤى فتح المجال لقيام أنشطة أخرى للشباب مثل الكشافة البحرية والكشافة الجوية .

ويعود الفضل إلى السيد حسين الشافعى وزير الشئون الاجتماعية في إصدار القانون المنظم لحركة الكشافة في مصر ولقد اتيحت لى في ذلك الحين فرصة التعاون مع سيادته في إصدار هذا القانون الذى يضم الآتى :

١ - جمعية فتيان الكشافة .
٢ - إنشاء جمعية الكشافة البحرية .
٣ - إنشاء جمعية الكشافة الجوية .
٤ - كما رؤى أيضاً وضع حركة المرشدات في جمعية منفصلة تحت إشراف المجلس الأعلى المنظم لحركة الكشافة .

وتحضرنى بهذه المناسبة كلمة عن صلتى بالسيد جسين الشافعى نائب رئيس الجمهورية السابق والتى تعود إلى عام ١٩٣٩ عندما التحقت بالجيش المصرى بسلاح المهندسين وكان سيادته يعمل في ذلك الحين بسلاح الفرسان وكانت إيطاليا آنذاك تسيطر على ليبيا وكانت تحشد هناك قوات كبيرة الغرض منها تهديد مصر التى اتخذتها بريطانيا قاعدة لها في الشرق الأوسط والعمل على تثبيت أكبر عدد ممكن من القوات البريطانية هناك لحماية هذه القاعدة وبذا لايمكنها القيام بدور فعال في القتال الذى سوف ينشب بين الحلفاء (بريطانيا وفرنسا) وقوات المحور (ألمانيا وإيطاليا) عند اشتعال الحرب . وكانت بريطانيا تأمل أن تشترك مصر في هذه الحرب إلى جانبها ولذا كلفت القوات المصرية بحراسة الجزء الجنوبى من الصحراء الغربية ومراقبة كافة الطرق المؤدية إليها من ليبيا . بينما تولت القوات البريطانية حراسة الجزء الشمالى من الصحراء الغربية .

وكانت القوات المصرية التى كلفت بذلك هى سلاح الفرسان المصرى وتعاونه كتيبة من مدافع الماكينة وبطارية من المدفعية وبعض القوات المساعدة من سلاح المهندسين

والصيانة والقسم الطبى وكلفت كل هذه القوات بالتحرك إلى الواحات البحرية وكنت في ذلك الحين الضابط المكلف بقيادة وحدات سلاح الصيانة الملحقة بالقوة الخفيفة وقد اتاح لى ذلك فرصة التعرف على اليوزباشى (النقيب) حسين الشافعى الذى كان يحضر من حين لآخر إلى سرية الصيانة للأشراف على بعض أعمال الاصلاح الخاصة بمركبات سلاح الفرسان ودباباته الخفيفة . وعن ذلك الطريق توثقت صلتى بحسين الشافعى الذى لمست فيه أهم الخصال التى اشتهرت عنه وهى طيبة النفس والاستقامة والصلاح والتقوى .



صورة رقم (٤)

السيد حسين الشافعى وزير الشئون الاجتماعية يستعرض مع لواء (أ.ح) حسن رجب المعسكر الكشفى العربى الثانى الذى أقيم في أبى قير عام ١٩٥٦ والذى اجتمع فيه ما يقرب من عشرة آلاف كشاف من مختلف الدول العربية .

وبعد قيام ثورة ١٩٥٢ عين السيد حسين الشافعى عضو مجلس الثورة وزيراً للشئون الاجتماعية كما عينت أنا وكيلاً لوزارة الحربية لشئون المصانع الحربية . ولقد توطدت صلتى بسيادته فقمت بالتعاون معه في إعادة تنظيم المؤسسات التى تشرف على شئون الشباب . ومن بينها حركة الكشافة .

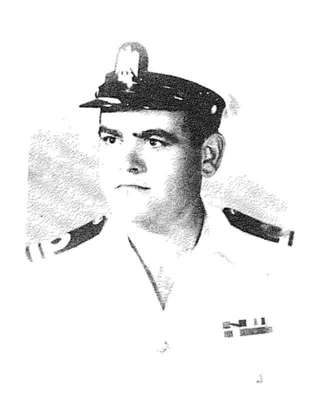
ولقد كان لسيادته أكبر الفضل في إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى عام ١٩٥٦ في أبى قير والذى تجمع فيه أكثر من عشرة آلاف كشاف من مختلف الدول العربية .

توالى المساعدات على جمعية الكشافة البحرية

وبمجرد إنشاء جمعية الكشافة البحرية توالت المساعدات والتبرعات التى قدمت لها والتى كان لها أعظم الأثر في انتشار حركة الكشف البحرى بالسرعة التى تمت بها . ويجدر بى أن أسجل هنا أهم من تضافروا على تقديم هذه المساعدات وفي مقدمتهم اللواء بحرى يوسف حماد رئيس هيئة الموانى والمنائر في ذلك الحين . إذ سمح للجمعية بإستخدام نادى مصلحة الموانى والمنائر بميناء الإسكندرية ليكون مقراً مؤقتاً للجمعية كما ساعد الجمعية في الحصول على الكثير من الهبات والمنح النقدية والعينية وكذا في الحصول على قطعة أرض داخل ميناء الإسكندرية وبناء مقر جمعية الكشافة البحرية هناك (وقد أستولت القوات البحرية على هذا المبنى في عام ١٩٥٦ في أعقاب العدوان الثلاثى بعد أن دفعت تعويضاً للجمعية عنه) .

كما لا يفوتنى في هذا المجال أن أنوه بالخدمات والتسهيلات العظيمة التى قدمها الفريق البحرى سليمان عزت القائد العام للقوات البحرية والقائمقام بحرى محمد أنور عبد اللطيف مدير التدريب بالسلاح البحرى في سبيل مد الجمعية بالمدربين البحريين وأدوات التدريب التى كان السلاح البحرى في غنى عنها كما كلف سيادته اليوزباشى البطل الشهيد المرحوم اسماعيل فهمى الذى استشهد في موقعة البرلس عام ١٩٥٦ أثناء العدوان الثلاثى ليكون ضابط إتصال بين إدارة التدريب بالقوات البحرية وبين جمعية الكشافة البحرية . وكان المرحوم اسماعيل فهمى يشرف بنفسه على تدريب قادة الكشف البحرى ويحاضرهم وتخرج على يديه عدد كبير من قادة الكشف البحرى والذين يعتبروا حالياً الدعامة الرئيسية لهذه الحركة في البلاد .

وفي الباخرة النيلية حارس التى أصبحت بعد تنظيم جمعية الكشافة البحرية مقر منطقة وادى النيل بدأنا أعمال تدريب الكشافين الذين أخذوا في الانضمام تباعاً من المدارس والهيئات المجاورة وشرعوا في تكوين فرق الكشافة البحرية وصار تخصيص يوم في الأسبوع لكل فريق من الفرق المشتركة يزاولون في هذا اليوم إجتماعاتهم ودراساتهم النظرية على أن تشفع هذه الدراسات بالتدريب العملى الذى يتم عادة في رحلات منظمة بزوارق التدريب إلى الجزر النيلية القريبة من منطقتى طرة وحلوان في كل مناسبة تسمح بذلك في أيام العطلة الأسبوعية أو الأجازات والأعياد .



صورة رقم (٥)
الشهيد الرائد البحرى اسماعيل عبد الرحمن فهمى

- خريج الكلية البحرية الملكية دفعة ١٩٥١ .

- إستشهد في موقعة البرلس البحرية ١٩٥٦ أثناء العدوان الثلاثى (انجلترا - فرنسا - اسرائيل) على مصر. حيث كان قائداً لأحد لنشات الطوربيد الثلاثة التى اشتركت في هذه المعركة وقاموا بمهاجمة الطراد الفرنسى " جان بارت " (Jean Bart) وهو من أكبر قطع الاسطول الفرنسى التى كانت مشتركة في المعركة وبدلاً من أن يطلقوا قذائف الطوربيد على الطراد من بعيد ليتمكنوا من الابتعاد عن موقع الانفجار فضلوا لاحكام التصويب أن يقوموا بعملية بطولية انتحارية فتوجهوا بأقصى سرعة بلنشاتهم تجاه الطراد وبكامل حمولة لنشاتهم من أفراد وسلاح وانفجروا جميعاً مع الطراد الذى غرق على الفور .

وكتبوا بذلك صفحة مشرفة في تاريخ بطولات قواتنا حيث كان أداؤهم هذا اسلوباً جديداً في الهجوم أصبح يدرس في جميع الكليات العسكرية في العالم عن إمكانية إغراق طراد بواسطة لنش طوربيد .

وكان الشهيد إسماعيل عبد الرحمن فهمى مكلفاً من إدارة التدريب للقوات البحرية بالاشراف على تدريب قادة وأفراد جمعية الكشافة البحرية منذ تأسيسها عام ١٩٥٣ وحتى استهشاده رحم الله الفقيد رحمة واسعة .



صورة رقم (٦)

عملية إنشاء مبنى نادى الكشافة البحرية في ميناء الإسكندرية الشرقى

الرئيس جمال عبد الناصر يستمع لشرح الفريق بحرى محمد أنور عبد اللطيف رئيس جمعية الكشافة البحرية لعملية ردم ورصف الأرض التى خصصت لإنشاء مبنى نادى تدريب جمعية الكشافة البحرية في ميناء الإسكندرية الشرقى عام ١٩٥٩

بدء التفكير في قيام جمعية الكشافة البحرية برحلة إلى مرسى مطروح

في صيف ١٩٥٤ فكرت في إعداد رحلة طويلة يقوم بها الكشافون البحريون الذين أتموا تدريبهم وكانت الأغراض التى نرمى إلى تحقيقها من هذه الرحلة الآتى :

١ - استكمال التدريب العملى للكشافين البحريين على أعمال الملاحة البحرية وفنون البحر وبذا نعمل على خلق جيل من قادة الكشف البحرى يمكن الاعتماد عليهم في نشر حركة الكشف البحرى .

٢ – نشر روح حب الرحلات البحرية في نفوس الشباب وتشجيعهم على القيام بها .

٣ – القيام برحلة جريئة تلفت أنظار الشباب إلى حركة الكشف البحرى وتكون خير دعاية لهذه الحركة بما تثيره في نفوس الشباب من حب المغامرة والاستكشاف .

٤ – أن يعتمد الكشافون البحريون في هذه الرحلة على أنفسهم في كل شيء سواء من ناحية إعداد الزوارق أو معدات السفر والمخيمات اللازمة ثم تولى قيادة زوارق هذه الرحلة بأنفسهم ... الخ .

واستقر الرأى على تجهيز قاربين وهما "بلبل" "وسمير" للقيام بهذه الرحلة من القاهرة عن طريق النيل فرع دمياط إلى رأس البر ثم إلى الإسكندرية ثم مرسى مطروح بطريق البحر والعودة .

ولاشك أن رحلة بحرية بهذا الطول تعتبر الأولى من نوعها في تاريخ حركة الكشف البحرى في العالم من حيث طول المسافة التى تم قطعها والتى تزيد عن ٢٠٠٠ كيلو متراً . كما أن أهم ما يلاحظ في هذه الرحلة هو حجم القوارب التى لايزيد طولها عن خمسة أمتار فلم يسبق أن استخدمت زوارق بهذا الحجم الصغير للقيام برحلات بمثل هذا الطول في عرض البحر . وأهم من كل ذلك أن المنطقة التى اختيرت لعمل هذه الرحلة فيها تمت في بحر مكشوف كان في ذلك الحين (١٩٥٤) خال من أى مواقع أو أماكن تصلح للرسو في حالة الطوارىء .

اختيار القوارب والمعدات اللازمة للرحلة

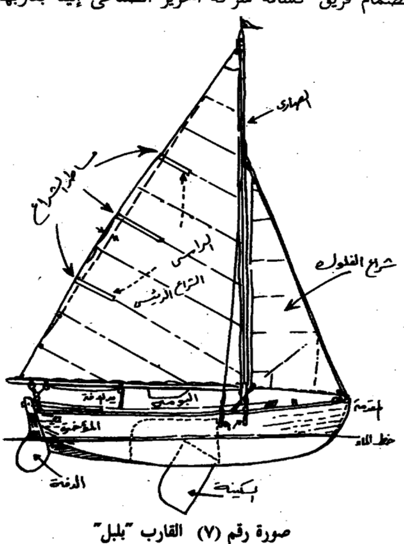
ووقع اختيارى للقيام بهذه الرحلة على القاربين "بلبل" وكنت أملك هذا القارب وقمت بإهدائه إلى جمعية الكشافة البحرية وكذا القارب "سمير" وكان ملكا لأحد هواة رياضة الشراع وقام هو أيضاً بإهدائه لجمعية الكشافة البحرية وسبق أن استخدمنا هذين القاربين في بعض الرحلات النيلية الطويلة بين القاهرة ومدينة الأقصر وبين القاهرة والإسكندرية ولكن تمت هذه الرحلات في النيل ولم يستخدما في البحر المتوسط إلا في رحلات قصيرة تمت كلها بين ميناء الإسكندرية وأبى قير أو رشيد.

مواصفات الزورقين "بلبل" و "سمير"

تم إنشاء الزورقين "بلبل" و "سمير" للعمل في النيل بوجه عام أو البحر عندما يكون الجو مناسباً ولا تزيد شدة الريح عن المتوسط. ويبلغ طول كل من القاربين حوالى خمسة أمتار وكل منهما مزود بثلاثة أشرعة: الشراع الرئيسى ثم شراعين أماميين من نوع "الفلوك". أحدهما كبير الحجم ويستخدم في الريح الهادىء (أقل من المتوسط) والآخر صغير الحجم ولا يستخدم إلا في الريح الذى تصل شدته إلى فوق المتوسط.

والملاحظ في كل من القاربين أنه من النوع ذو القاع المسطح (Flat Bottom) ولذا فإن كل من القاربين مزود بما نسميه باللوح المركزى أو "السكينة" (انظر الشكل رقم ٧) وذلك لإمكان استخدامه في حالة هبوب الريح من جانب القارب أو حتى في عكس اتجاه الريح بمقدار لا يزيد عن ٤٥°.

وميزة هذا النوع من القوارب ذات القاع المسطح أن يمكن الاقتراب من البر أو المياه الضحلة وذلك برفع السكينة حتى لا تصطدم بالأرض كما يمكن سحب القارب بسهولة إلى أرض الشاطىء إذا لزم الأمر ذلك. ولا يتوفر ذلك في القوارب التى يمتد بدنها عميقاً في الماء كما في حالة القارب "كشاف" الذى سوف يرد ذكره فيما بعد عند وصولنا إلى الإسكندرية وإنضمام فريق كشافة شركة الحرير الصناعى إلينا بقاربهم "كشاف" إلى رحلتنا.



صورة رقم (٧) القارب "بلبل"

إعداد القاربين "بلبل" و "سمير" وتجهيزهما للسفر

استغرق إعداد القاربين "بلبل" و "سمير" ما يزيد عن عشرة أيام قمنا خلالها بفحص القاربين فحصا كاملاً واستكملنا كل أوجه النقص فيهما كما قمنا باستبدال كل قطعة في جسم هذين القاربين مشكوك في أمرها بأخرى جديدة ورأينا اعداد كل من الزورقين بتندة محكمة لايتسرب الماء منها وذلك للوقاية من مياه الأمواج التى تشتد في بعض الأحيان فتغمر القاربين ويستدعى ذلك عملية نزح هذه المياه والتخلص منها أولاً بأول. كما رأينا ضرورة تزويد كل من "بلبل" و "سمير" بقارب من المطاط الذى يشغل حيزاً صغيراً وهو مطبق ولكن عند نفخه بالهواء يشغل حيزاً طوله ثمانية أقدام ويتسع لأربعة أفراد ومن ميزة هذا النوع من القوارب أنه غير قابل للغرق بحيث إذا انقلب لأى سبب في الماء فإنه لايغرق ومن السهل جداً استعداله وكل قارب مجهز بمجدافين ومخطاف حديدى صغير وبمنفاخ لضغط الهواء داخله .

وطبيعى أن الغرض الأساسى من استخدام هذين القاربين من المطاط هو للانقاذ في حالة الطوارىء في عرض البحر كما يمكن استخدام الزوارق المطاط في الانتقال من الزوارق الرأسية بعيداً في عرض البحر إلى البر كما راعينا تزويد القوارب بمصابيح تعمل بالبطاريات الجافة لاستخدامها أثناء الملاحة ليلاً إذا اضطررنا لذلك.

كما جهزنا كل من الزورقين "بلبل" و "سمير" بصندوق يحوى معدات اسعافات أولية كاملة وبمعدات مخيم كامل بمعدل كل ثلاث من الكشافين في كل خيمة من طراز "هايك" . ولم يفتنا أن نصطحب في رحلتنا صندوق يحوى أهم معدات الاصلاح وكذا بعض قطع الغيار .

خطة السير أثناء السفر

وكانت الفكرة الأولى التى طرأت لنا عن نظام السير في هذه الرحلة هو أن نبدأ الملاحة يومياً مع شروق الشمس وأن تستمر الملاحة طوال النهار ثم نأوى إلى البر عند الغروب ونعد مخيماً نبيت فيه وأن يكون نظام العمل هو أن يتواجد في كل من الزورقين "بلبل" و "سمير" أربعة كشافون أثنان منهم مسئولان عن الملاحة وأثنان يستريحان داخل المظلة (التندة) ويتبادلون الخدمة (النوبتجية) كل أربع ساعات. ولقد اتبعنا هذا النظام منذ

بدء الرحلة في الملاحة في كل من النيل أو البحر ولم نشذ عنه إلا في مرحلة القيام من طابية العياشة إلى سيدى بشر بالإسكندرية مباشرة (انظر الخريطة شكل رقم ١ صفحة ١٤,١٥). أما نظام الطعام فيتكون الافطار من فنجان شاى ومعه قطعة من الجبن والحلاوة وبقسماط واعداد غذاء ساندوتش يؤكل في المركب ظهراً أثناء السير وأن تعد وجبة ساخنة بقدر الامكان في المساء عند رسو الزورقين واعداد المخيم على الشاطىء . ولقد زود كل زورق بفنطاس مياه للشرب يكفى لمدة أسبوع . كما تم تزويد كل من القاربين بمخطافين وذلك لاستخدامهما في حالة الرسو بعيداً عن أى رصيف أو مرسى . أما االقارب "بلبل" الذى أعد للقيادة فلقد زود علاوة على ما تقدم بمحرك خارجى (Outboard) قوة ٥ حصان وذلك لاستخدامه في حالة السير ضد الريح أو ضد تيار المياه في النيل والترع الفرعية وكذا لاستخدامه في البحر في حالة سكون الريح تماماً . ولقد ساعدنا هذا المحرك مساعدة فعالة وبدونه لما أمكن السير وفقاً للبرنامج الذى أعددناه لهذه الرحلة .

كما زودنا قارب القيادة "بلبل" ببوصلة حصلنا عليها من مخلفات الحرب العالمية الثانية وقد يعجب البعض أن البوصلة كانت من النوع المستخدم في الطائرات وليست للأغراض البحرية ولكن رغم ذلك أدت واجبها على خير ما يرام .

كما استخدمنا للملاحة في البحر بعض الخرائط التى تخلفت معى منذ مدة خدمتى كضابط في سلاح المهندسين بالجيش المصرى في الصحراء الغربية أثناء الحرب العالمية الثانية . ويلاحظ أن هذا النوع من الخرائط يختلف كثيراً عن الخرائط البحرية فبينما تهتم الخرائط الأرضية في العادة بكافة الظواهر. والعلامات الموجودة على سطح الأرض من ارتفاعات وانخفاضات وتسجيل ارتفاعتها ألا أنها لا تهتم كثيراً بالبحر وتكوين قاعه وأعماقه .. الخ بينما نجد على العكس أن الخرائط البحرية لا تهتم كثيراً باظهار الأغراض والعلامات الأرضية إلا بالقدر الذى يسمح بمساعدة الملاحة البحرية ولكن تهتم بنوع خاص بطبيعة البحر نفسه وتسجيل الأعماق في مختلف المناطق واظهار أى علامات خاصة في القاع مثل السفن الغريقة أو أى علامات أخرى .

ولكن بالنسبة لنا ونظراً لصغر حجم زورقينا وضآلة الجزء الغاطس منهما فإن الخرائط البرية كانت كافية جداً لأغراضنا .

كما أعددنا في "بلبل" عدة اصلاح كاملة تحتوى على كل الأدوات التى تلزم لاصلاح جسم القارب أو شراعيه من أدوات ميكانيكية ومعدات نجارة وبالاجمال فلقد

درسنا كافة الاحتمالات التى قد نتعرض لها في هذه الرحلة. وعملنا على مواجهتها بالاستعداد الكافى ولم نترك أى شيء للصدفة أو الحظ . ولا شك أن هذا الاستعداد وهذه الدراسة كانا من أهم مقومات نجاح هذه الرحلة رغم ما كان يبدو من صعوبات كثيرة أهمها صغر حجم القوارب المستخدمة ولحداثة الكشافون وقلة تدريبهم على أعمال الرحلات البحرية الطويلة .

ولا يفوتنى في هذا المجال أن أذكر أن من أهم المعدات التى استخدمت في الرحلة هى معدات التصوير الفوتوغرافى وكذا التصوير السينمائى . والواقع أننا وفقنا أثناء هذه الرحلة إلى تسجيل شريط سينمائى ٨ مم يستغرق عرضه حوالى ٤٥ دقيقة عن هذه الرحلة مسجلاً بالألوان مما زاد من بهجته ومن قيمته ولقد كان لهذا الشريط السينمائى وعرضه فيما بعد في مختلف المناسبات أكبر الفضل في الدعاية لهذه الرحلة ولحركة الكشف البحرى بوجه عام . كما أن بعض الكشافين أحضروا معهم آلات التصوير وإليهم يرجع الفضل في كثيرٍ من الصور التى شملها هذا الكتاب .

أما الفريق الذى وقع الاختيار عليه لهذه الرحلة فيتكون من الكشافين الآتى أسمائهم :

سيد أدريس قريش – بشرى كامل بطرس – ابراهيم كراوية – أحمد مصطفى حسن – وأخيه عزت مصطفى حسن – سالم على وهبه .

كما قام برفقتنا الشبلين حسن حمزة وسليم شكور ولم يكن يزيد سنهما عن ١٢ سنة . في ذلك الحين (١٩٥٤) . ولقد تحدد ميعاد قيام الرحلة يوم الخميس ٥ أغسطس ١٩٥٤ الساعة العاشرة صباحاً من الباخرة "حارس" مقر الكشافة البحرية في القاهرة وكانت ترسو في ذلك الحين أمام متحف محمود خليل على النيل في الجيزة وكلفت إبراهيم كراوية بعمل كل الترتيبات للتموين اللازم لهذه الرحلة التى ساهم كل كشاف فيها بمبلغ ٥٠ قرشا .

والآن سننتقل بباقى قصتنا إلى دفتر سطح الزورق "بلبل" وهو المعروف في البحرية باسم (Log Book) . ولكى نشرح معنى دفتر سطح المركب نقول أنه الكتاب الذى يحتفظ به قبطان المركب ويسجل فيه يومياً المسافة التى تقطعها المركب والسرعة التى تسير بها وحالة الطقس الذى يواجهها وسرعة الرياح وكل ما يحدث في المركب من أمور أو أحداث تستحق التسجيل .

ولقد فكرنا أن يكون عنوان قصتنا "دفتر سطح بلبل وسمير" ولكن فضلنا العنوان الحالى وهو "مغامرات كشافون في البحر" حيث وجدناه أسهل وأقرب إلى الفهم من العنوان الأصلى .

بدء رحلة فريق الكشافة البحرية من القاهرة
إلى رأس البر ثم الإسكندرية ومرسى مطروح

يوم الخميس ٥ أغسطس ١٩٥٤

بدأنا الرحلة من الباخرة النيلية "حارس" الساعة ١٣٠٠ بدلاً من الساعة ١٠٠٠ وذلك لتأخرى بعض الوقت في تصفية أعمالى بالقاهرة وكنت أشغل في ذلك الحين منصب وكيل أول وزارة الحربية لشئون المصانع الحربية . وكان بالقارب بلبل يوم بدء الرحلة كل من أحمد مصطفى وحسن حمزة وسليم شكور وكنت أنا قائد هذا القارب أما باقى أعضاء الرحلة فلقد استقلوا الزورق سمير الذى كان أكبر قليلاً في الحجم من بلبل .

ولقد لا حظت منذ بدء الرحلة من مقر الكشافة بالباخرة "حارس" أنه قد تم تحميل الزورقين أكثر من حمولتهما المعتادة ولذا كان من الضرورى أن نتخلص من بعض الأشياء التى يمكن الاستغناء عنها مثل فناطيس المياه الاضافية والخيام وبعض معدات المعسكر . كما لا حظت أيضاً أن (الصابورة) وهى الاثقال التى توضع في قاع المراكب الشراعية لموازنتها أثناء استخدام الشراع تزيد كثيراً عن حاجتها ولكن رأينا الاستمرار في سيرنا حتى لا نتعطل أكثر من اللازم وقررنا التخلص من كل الأحمال الزائدة عند القناطر الخيرية عندما نصل إليها على ضوء ماتتمخض عنه رحلتنا إليها .

وكان النيل قد بدء في الفيضان ويلاحظ أن هذه الرحلة قد تمت قبل بناء السد العالى بعشر سنوات وكان النيل يفيض سنوياً بانتظام في الفترة من شهر يوليو إلى نوفمبر من كل عام . فأرتفع منسوب المياه فيه كما تغير لون مياهه إلى ذلك اللون المعروف لنا وهو البنى المائل للاحمرار . ولا شك أن الكثير من الاشبال البحريين الذين سيقرؤن هذا الكتاب لن يتسنى لهم رؤية هذا اللون لأن السد العالى يقوم حالياً بحجز مياه الفيضان وبذا تتخلص هذه المياه من الطمى الذى كانت تحمله عندما تهبط سرعتها أمام السد وبذا يهبط هذا الطمى إلى قاع البحيرة (بحيرة ناصر) التى تكونت هناك ولا يصل منه أى شىء إلى البلاد ولقد أثر ذلك تأثيراً بالغاً على حال الزراعة والمحاصيل المصرية والتى حرمت بسبب بناء السد العالى من الطمى الغنى بالمواد المخصبة كما أنهم لن يلاحظوا أى تغيير ملحوظ في منسوب النيل كما كان يحدث في السنين السالفة وفي بعض الأحيان

كان يصل منسوب النيل إلى إرتفاعات عالية تهدد البلاد بالغرق وتستلزم أنتباه شديد من رجال الرى الذين كانوا يحرمون من أجازاتهم في فترة الفيضان .

بدأنا الرحلة بإنزال صارى كل من الزوروقين "بلبل" و "سمير" لنتمكن من المرور تحت كبارى قصر النيل ثم أبو العلا ثم أمبابة وسرنا مجدفين بالمجاديف يساعدنا أندفاع مياه الفيضان وعند أمبابة وقفنا في الميناء المخصصة للبواخر النيلية وكانت المياه هناك تعلوها بقع كبيرة الحجم من الزيوت والشحوم التى تتخلص منها البواخر النيلية ولقد أدى ذلك إلى تلوث جدران زورقنا بهذه الزيوت على أن لهذه الزيوت مضار أخرى أخطر من ذلك بكثير لانها عندما تطفو على سطح الماء تمنع اتصال مياه النيل بالهواء الجوى وبالتالى تمنع ذوبان غاز الأوكسجين وهو إحدى الغازات الهامة التى يتكون منها الهواء الذى نستنشقه وهذا الاوكسجين يعتبر بمثابة عنصر الحياة لكل من الحيوان والنبات ووظيفة الرئة في الانسان هى امداد الدم بغاز الأوكسجين اللازم لتعويض ما أستهلكه الإنسان أثناء العمل والحركة من هذا الغاز كما أن غاز الاوكسجين هام جداً للنبات حيث يكون إحدى العناصر الهامة اللازمة لنموه . وعلى ذلك إذا منعنا ذوبان الأوكسجين في ماء النيل بترك بقع الزيت والشحم تتراكم على سطح الماء فإننا نحرم الأسماك والكائنات الحية التى تعيش في ماء النيل من أوكسجين الجو ويؤدى ذلك إلى اختناق هذه الأسماك وغيرها من الأحياء المائية وبالتالى إلى موتها .

كما أن مشكلة الزيوت المتخلفة من البواخر النيلية تسبب حالياً مشكلة خطيرة في النيل عن ذى قبل حيث تحل البواخر التى تدار محركاتها بزيوت الوقود تدريجياً محل المراكب الشراعية التى تدفعها قوة الرياح . كما أن هذه المسألة تتفاقم خطورتها لا في النيل فحسب وأنما في جميع السواحل المصرية والسبب في ذلك هى زيادة حركة الملاحة نتيجة لازدياد نشاط حركة السفن في قنال السويس والتى تستخدم جميعها زيت النفط كوقود وذلك بدلاً من استخدام الفحم لهذا الغرض .

ونتيجة لاستخدام الوقود السائل بدلاً من الفحم في أغلب السفن أن لم يكن فيها جميعاً. قد أدى إلى زيادة نسبة تلوث ماء النيل بهذه الزيوت التى تطفو عادة على سطح الماء لخفة وزنها ألا أن حكومتنا الساهرة على مصلحة البلاد قد تنبهت إلى هذه الأخطار وقامت بتشكيل لجان مختصة من الخبراء لدراسة هذا النوع الخطير وإتخاذ ما تراه من إجراءات لمنع تلوث البحر والنيل بالزيوت وغيرها من مخلفات المصانع والبواخر ونظراً لأن هذا الموضوع الهام لازال حتى اليوم "١٩٩٤" ينتظر الحل المناسب لذا فإن هذا

الموضوع الهام تتفاقم خطورته على مر السنين .

ولاحظت منذ بدء الرحلة أن "بلبل" يتسرب الماء إلى داخله بسرعة ملحوظة ولقد وجدت أن نسبة كبيرة من هذه المياه تتسرب عند خطوط إلتحام أخشابه الجانبية بعضها خصوصاً في الجهات العليا من جدار القارب وهى المنطقة التى غطست تحت سطح الماء بسبب زيادة أحمال القارب بعد إعداده للسفر ولكن ذلك لم يكن يخيفنا كثيراً لأننا بالتجربة نعلم أن هذه الأخشاب سوف (تَرِمّ) بعد فترة غير طويلة نتيجة لبلل الأخشاب بالماء الذى يعمل على تمددها بحيث تسد هذه الشقوق الرفيعة والواقع أنه كان من الصعب التكهن بهذه الشقوق قبل تحميل القارب بحمولته الزائدة لأنها تقع في الجهات العليا من جدران القارب فوق منسوب سطح الماء ولقد جفت الأخشاب فيها نتيجة لتعرضها لحرارة أشعة الشمس الشديدة في فصل الصيف مما أدى إلى أنكماشها وظهور هذه الشقوق الرفيعة التى تعطى فرصة لتسرب المياه إلى داخل القارب .

وقفنا في ميناء السفن النيلية بروض الفرج حوالى نصف ساعة قمنا خلالها برفع صوارى الزورقين وتركيب الشراعين لكل زورق (الشراع الكبير وهو الرئيسى والشراع الأمامى وهو المساعد ويطلق عليه في البحرية اسم "فلوك") (أنظر الصورة رقم ٧ صفحة ٢٨) وسرنا بعد ذلك حتى غروب الشمس عندما رسينا عند جزيرة الورّاق وسط النيل . ومساحة هذه الجزيرة حوالى ٢٠٠٠ فدان من الأراضى الخصبة جداً منها ألف فدان تتبع لإحدى الأسر الكبرى وألف فدان أخرى كانت وقفاً على حاكم مصر . وهناك وجدنا قطعة أرض مكشوفة لاقامة معسكرنا الصغير فوقفنا هناك وكان القارب "سمير" قد سبقنا واستمر في سيره ولكن عندما شعر بأننا لانتبعه عاد ثانياً وشرعنا في إرساء الزورقين في مكان مناسب ونقل معدات المعسكر من الزورقين إلى البر حيث شرعنا في إقامة مخيمنا . وهنا حضر إلينا الشخص الذى يشرف على هذه الأرض وإسمه إبراهيم امام وعرض علينا شراء ثلاث بطيخات بعشرين قرشا ثمناً لها جميعاً فقبلتها منه دون مناقشة في السعر رغم ارتفاعه عن سعر السوق لأننى اعتبر سماحه لنا بالنزول في الأرض أمر يستحق مكافأة مادية لاتقل عن القيمة التى طلبها ثمناً لبطيخه . وإستفسرت من إبراهيم امام عن صاحب الأرض فعلمت أنها ملك لإحدى العائلات الكبرى وأن هذه العائلة تؤجرها حالياً بأكثر من سبعة أمثال الضريبة وكان ذلك مخالفاً لقوانين إيجار الأراضى التى أقرتها حكومة ثورة ١٩٥٢ . كما علمت أن الجزيرة تغمر بماء الفيضان وأنهم بالكاد ينقذون قراهم ومنازلهم بعمل بعض السدود حولها أثناء فترة فيضان النيل .

ولقد أخبرنى إبراهيم إمام بمدى تعلق الفلاحين بضباط الثورة وبأنهم يتمنون لو يزورهم جمال عبد الناصر وأن الفلاحين لن يقبلوا توزيع الأراضى عليهم إلا بحضور سيادته حتى يطمئنوا على أنفسهم من ملاكها الأصليين .

نمنا مبكرين في تلك الليلة ولكن في نهاية رحلتنا علمت بطريق الصدفة أن الفلاح إبراهيم إمام شاهد الكشافين وهم ينقلون المحرك الخارجى (Outboard Motor) من القارب إلى البر فسأل عن هذا الجهاز ولكن أحد الكشافين أراد مداعبة إبراهيم إمام فأشار عليه بالصمت ثم انحنى به جانباً وسأله إذا كان يكتم السر فأشار إبراهيم بالايجاب فقال له الكشاف أن ما رآه (مشيراً إلى المحرك الخارجى) هو طوربيد بحرى أحضرناه معنا لنسف قطع الاسطول البريطانى الرأسية في قنال السويس وهنا صاح إبراهيم إمام كمن أكتشف سراً عظيماً قائلاً (أيوه كده قل لى الحقيقة أنا كنت بأشك أن دول كشافين أتاريهم فدائيين وعليّ الطلاق بالثلاثة ياعم ما أنا واخد حق البطيخ وأدى أربع بطيخات كمان هدية منى) . حاول الكشاف أن يثنى إبراهيم إمام عن رد ثمن البطيخ اكتفاءاً بالأربعة بطيخات التى أهداها ولكن إبراهيم إمام أصر على رد ثمنها خصوصاً وأن وقع يمين الطلاق وكل ذلك تكريماً للفدائيين الذين سينسفون الأسطول البريطانى الرأسى في قنال السويس.



صورة رقم (٨) معسكرنا في جزيرة الوراق
الكشافون يجلسون على الأرض أثناء تناول الافطار وقد ظهر القاربان "بلبل" و "سمير" في الخلف

وفي الحقيقة كان الواجب ألا أذكر هذه القصة فإنها ليست من الأمور التى يحق للكشافين أن يفخروا بها لعدم صحة ما ورد فيها وإنما أوردتها فقط كمثال لطبيعة الفلاح المصرى السمحة ومدى انتمائه لمصر واستعداداته للتضحية بكل ما يملك وهو ليس بالكثير في أغلب الأحيان في سبيل ما يعود على وطنه بالخير . وعلى كل حال آمل إذا عاد الكشافون البحريون للقيام برحلة مماثلة وتوقفوا بجزيرة الورّاق أن يجدوا إبراهيم إمام وقد تملك الأرض التى كان أجيرا عليها في العهد الماضى .



صورة رقم (٩)
الشبلان حسن حمزة وسليم شكور يقومان بفك مخيمهما استعداداً للرحيل من جزيرة الوراق

القيام من معسكر جزيرة الوراق والمبيت في جمعية الشبان المسلمين ببنها

الجمعة ٦ أغسطس

استيقظنا في الساعة الخامسة صباحاً مع شروق الشمس وشرع الكشافون في إعداد طعام الافطار وبعد تناوله شرعنا في هدم المعسكر ونقل محتوياته إلى الزورقين ثم بدأنا في أعمال نظافة القاربين من الزيوت والشحومات التى علقت بجانبهما نتيجة لوقوفنا البارحه في ميناء البواخر النيلية في روض الفرج . وكما توقعت فلقد قلت نسبة المياه التى كانت



صورة رقم (١٠)
أول عمل يقوم به الكشافون في الصباح هو نظافة زوارقهم والاستعداد للرحيل

تتسرب من الشقوق العليا بجدار الزورقين نتيجة لتشبع ألواح القارب وتمددها بفعل المياه مما أدى إلى العمل على قلة تسرب المياه من شقوق الألواح إلى داخل القاربين .

شرعنا في الرحيل في الساعة السادسة صباحاً وكان الضباب الذى بدء مبكراً لا يزال مخيماً على جو المنطقة لدرجة أن ناموسية السرير الذى نمت فوقه في العراء أبتلت تماماً بقطرات الندى. وكانت الرؤية ضعيفة في هذا الضباب ولذا قام كل قارب بتعيين كشاف في مقدمة القارب تكون مهمته إستطلاع طريق السير حتى لا نصطدم بأى مركب من مراكب النقل الكبيرة أو بأى مواقع أخرى في النيل أثناء الضباب. وبعد قليل أخذ الضباب ينقشع تدريجياً. وفي الساعة السابعة انقشع الضباب وبدى الجو صحواً وواصلنا السير إلى القناطر الخيرية وكنا نسير حتى هذه اللحظة بالشراع. يساعدنا في ذلك إندفاع مياه الفيضان. وحدث أنه هبطت سرعة الرياح لدى وصولنا قرب القناطر الخيرية ووجدت أن القارب "بلبل" يندفع نحو فتحات القناطر وحاولت أن أوجهه نحو فتحة الهاويس الذى تمر منه المراكب ولكن سرعة اندفاع الماء نحو فتحات القناطر كانت من القوة بحيث أنها تغلبت على دفع الريح الضعيف لشراعنا في اتجاه الهويس وأخذ "بلبل" يقترب بسرعة نحو فتحات القناطر وكادت تحل بنا كارثة محققة لأننا لو فشلنا في الوصول إلى رصيف الهاويس كان ذلك سيؤدى إلى اصطدامنا بجدران القناطر وسوف تجرف المياه المتدفقة إليها القارب "بلبل" وتكون النتيجة المحققة لذلك هو غرق

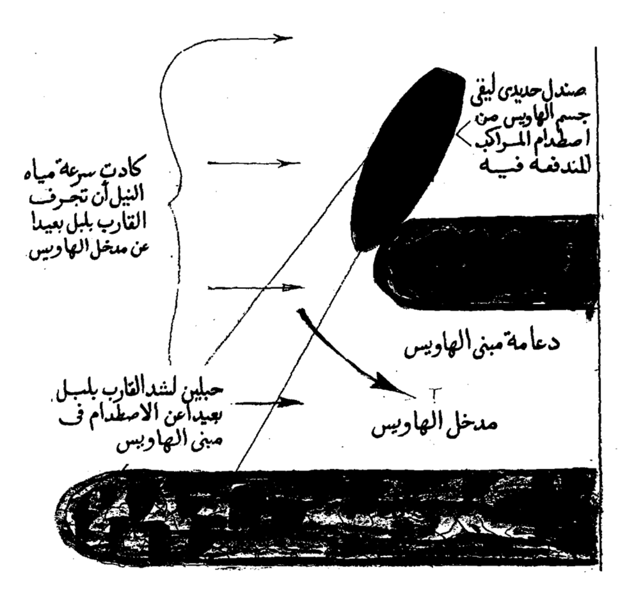
القارب. وليت أقتصر الأمر على ذلك بل أن عملية انقاذ الكشافين تصبح متعذرة نتيجة لشدة إندفاع المياه داخل فتحات القناطر مما يصعب معه السباحة ضدها.

ولكن حدثت في اللحظة الأخيرة أن إشتدت الريح قليلاً بحيث سمحت لشراع "بلبل" أن تدفعه للاقتراب من رصيف الهاويس ولكن ذلك لم يدم طويلاً إذ هبطت سرعة الريح بعد ذلك فلم نتمكن من الوصول إلى مدخل الهاويس وقد أدى ذلك إلى اصطدام "بلبل" بجدار القناطر القريبة من فتحة الهاويس (أنظر الرسم الموضح رقم ١١). وكان يجاور الحائط الذى اصطدمنا به صندل من الحديد مربوط بكابل من الصلب فأمسك به أدريس ليمنع إندفاع "بلبل" مع الماء داخل فتحات القناطر وفي هذه المحاولة جرحت راحة يده جرحاً عميقاً.

هرع بحارة الهاويس لنجدتنا فرمينا لهم الحبل الذى يربط مقدمة "بلبل" وحاول بحارة الهاويس جذب "بلبل" بعيداً عن جدار القناطر ولكن إندفاع الماء جعل "بلبل" في وضع من الصعب جداً العمل على تحريكه. من مكانه بطريقة شده بحبل المقدمة ورأيت أنه من الضرورى ابعاد مقدمة "بلبل" قليلاً عن جدار القناطر فأرتكزت بظهرى في جدار القناطر وحاولت دفع مقدمة "بلبل" بأرجلى وفجأة أفلتت مقدمة "بلبل" فتحركت بعيداً عن جدار القناطر فسقطت بين مقدمة "بلبل" وجدار القناطر وأسرعت فأمسكت بجدار القارب "بلبل" وهنا عادت المياه المتدفقة فدفعت بمقدمة "بلبل" وأنا ممسك بها إلى جدار القناطر ثانياً بشدة وفي هذه اللحظة أحسست كأن ضلوعى تتحطم نتيجة لهذه الصدمة العنيفة والواقع أن الرضوض التى أصبت بها في جانبى أستغرقت وقتاً طويلاً لتبرأ ويخف شعورى بألمها وظللت طوال الرحلة أشكو من آثار هذه الصدمة.

وفي هذه اللحظة كان "سمير" قد وصل سالماً إلى فتحة الهاويس لأنه كان يسير بحذاء الضفة الشرقية للنيل حيث توجد فتحة الهاويس فأنضم إلينا كشافيه لنجدتنا ورموا إلينا حبلاً ربطناه في مؤخرة "بلبل" وهنا أطمأنيت إلى ثبات "بلبل" في هذا الوضع أمام شدة تدفق المياه. وبدأنا نخرج الكشافين حسن حمزة وسليم شكور كما شرعنا في إخراج الأشياء الثمينة التى كنا نخاف على فقدها مثل أجهزة التصوير والراديو وبوصلة الملاحة... ألخ.

على أن إخراج "بلبل" من ورطته بعد ذلك لم يكن بالأمر الهين فلقد حاولنا شده بعيداً عن المكان الذى تورط فيه بسحبه من حبل المقدمة وحبل المؤخرة في آن واحد ولكن وجدنا أن تدفق المياه وإصطدامه في سكينة القارب قد يميل بالقارب في الاتجاه



صورة رقم (١١) حادث قناطر الدلتا

المضاد مما يعرضه مرة أخرى للغرق. واضطرنا الأمر إلى رفع السكينة (اللوح المركزى) وأخيراً وبعد جهد كبير تمكنا من إخراج "بلبل" من مأزقه وسحبناه إلى فتحة الهاويس.

وفي هذه اللحظة حضر رئيس بحارة القناطر وأصدر أمراً للبحارة بسحب هذه القوارب الصغيرة جانباً لأنه قد وصلت إشارة لباشمهندس القناطر بأن يخت سعادة وكيل وزارة الحربية سوف يمر فناديت رئيس البحارة وأنتحيت به جانباً وأخبرته بأننى وكيل وزارة الحربية فدهش الرجل ولم يصدق أن ذلك الشخص المبتل والعارى القدمين أمامه هو وكيل وزارة الحربية وأن هذين القاربين الصغيرين هما اليخت العظيم الذى سيمر فيه ولكن بعد فترة أقنعته بذلك فقام بتسهيل عملية دخولنا الهاويس كما أوصى بحارة مراكب النقل الشراعية الكبيرة الحجم بنا خيراً.

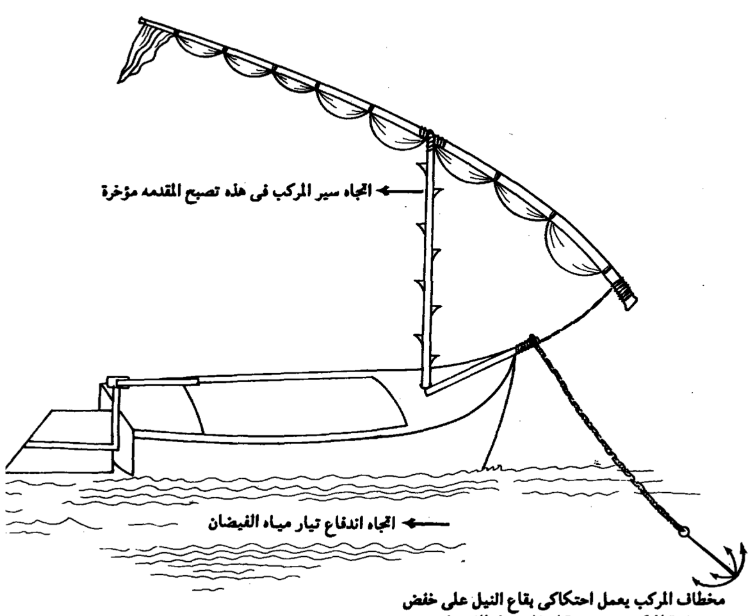
وأنتهزنا هذه الفرصة لنتخلص من الأمتعة الزائدة عن حاجتنا فسلمنا لرئيس البحارة خزان كبير للمياه كنا نفكر في إستخدامه كثلاجة وكذا الصابون الزائد عن حاجتنا وكان حوالى ٤٠ قطعة وغير ذلك من أثقال الموازنة (الصابورة) الزائدة عن الحاجة.

وبدأنا نسير في رفقة المراكب الشراعية وهنا يحق بنا أن نتساءل إذا كانت عملية قيادة هذه القوارب الصغيرة لادخالها في فتحة هاويس القناطر الخيرية بمثل هذه الصعوبة والخطورة في فترة الفيضان وإندفاع الماء بسرعة من فتحات القناطر فما بالنا بمراكب النقل الشراعية الضخمة الحجم المعروفة باسم (القياسات) فيكف يمكن التحكم فيها.؟

والجواب على ذلك بسيط للغاية وهو أن بحارة هذه المراكب من الخبرة والدراية بالنيل وتياراته مما يجعل من هذه الخبرة فناً بذاته ولذا فإنهم يستخدمون طريقة بسيطة للملاحة ولعبور الكبارى والقناطر في فترة الفيضان وتعرف هذه الطريقة باسم الهردة.

طريقة "الهردة"
في توجيه المراكب الشراعية أثناء الفيضان

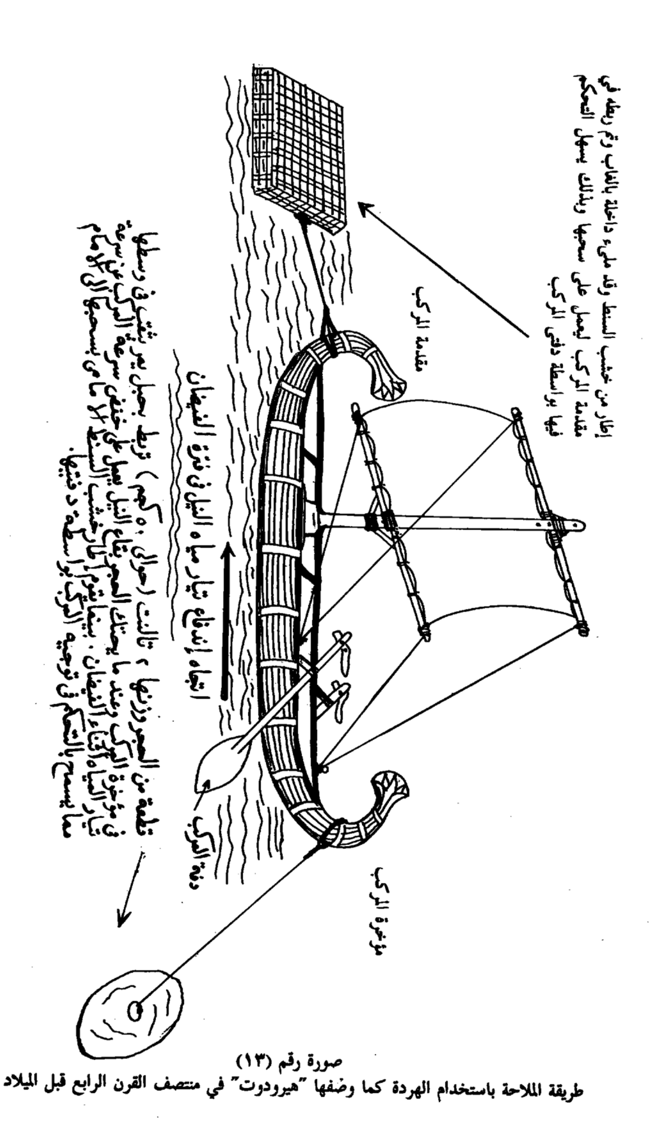
ولما كانت المراكب تندفع في فترة الفيضان بقوة تياره مما يجعل من الصعب التحكم في توجيه المركب بإستخدام الدفة التى لا يمكنها التحكم في توجيه المركب إلا إذا كانت سرعة المركب تقل عن سرعة تيار المياه المتدفقة. ولكى يمكن ابطاء سرعة المركب عن سرعة تيار الفيضان لذا فإن ربان المركب يلقى من مقدمة المركب بجنزير طويل من الصلب والذى عندما يهبط إلى قاع النهر يحدث احتكاكاً يعمل على إبطاء سرعة المركب عن سرعة الفيضان صورة رقم (١٢). أما باقى جسم المركب فتستمر مياه النيل في دفعه فيدور حول المقدمة التى أبطأ سرعتها إحتكاك الجنزير بقاع النهر. وبذا تبدو المركب وكأنها تسير بمؤخرتها إلى الأمام بدلاً من المقدمة التى تكون في الخلف عند إستخدام هذه الطريقة. وفي هذه الحالة يمكن التحكم في إدارة المركب إلى اليمين أو اليسار بواسطة الدفة. فإذا أراد ربان المركب إبطاء سرعتها أمكنه ذلك عن طريق الجنزير الذى يزحف في قاع النيل وكلما زاد طول الجنزير كلما زادت مقاومته فتقل سرعة المركب وبهذه الطريقة التى تبدو عجيبة يمكن لهذه المراكب الضخمة من عبور الكبارى والقناطر والاهوسة بسهولة ويسر في فترة الفيضان الذى تندفع فيه مياه النيل بشدة وهذا يفسر لنا هذه المناظر التى كانت تبدو غريبة لنا وهى أن مراكب النقل الشراعية الضخمة الحجم تسير في فترة الفيضان ومقدمتها إلى الخلف ومؤخرتها إلى الأمام وتعرف هذه الطريقة باسم "الهردة" ويبدو أن هذه الطريقة كانت معروفة في مصر منذ آلاف السنين.



صورة رقم (١٣)
طريقة الملاحة بالهردة أثناء فيضان النيل حتى تاريخ بناء السد العالى ١٩٥٦ وتوقف الفيضان

فلقد ذكرها المؤرخ الأغريقى هيرودوت الذى حضر إلى مصر في منتصف القرن الرابع قبل الميلاد في الجزء الثانى من كتابه الذى وصف فيه رحلته إلى مصر في البند ٩٦ ما خلاصته صورة رقم (١٣).

"ويصنع المصريون السفن التى تحمل البضائع (في النيل) من شجر السنط الذى يسيل منه الصمغ. وهذه المراكب لا يمكن أن تبحر صعداً في النهر (النيل) أى تبحر من المصب



صورة رقم (١٣)
طريقة الملاحة باستخدام الهردة كما وضفها "هيرودوت" في منتصف القرن الرابع قبل الميلاد

شمالاً إلى إتجاه المنبع جنوباً أى ضد إندفاع مياه النيل إذا لم تواتها ريح قوية تدفعها لتسير ضد مياه الفيضان. أما في حالة الاندفاع مع التيار (أى تبحر من جنوب البلاد إلى شمالها) فهى تسير في هذه الحالة بالطريقة الآتية:

يوضع إطار (برواز) مصنوع من خشب الأثل. وقد حشى هذا الاطار بغاب (البوص) المجدول ويلقى هذا الاطار وقد شد بحبل في مقدمة المركب فيقوم تيار الفيضان بدفعه وبهذه الطريقة فإن هذا الاطار يعمل على شد المركب من مقدمتها ثم يأتون بحجر مثقوب في منتصفه زنته تالنتان (أى ٢ تالنت وذلك يساوى حوالى ٥٠ كيلو جرام) ويربط بحبل في مؤخرة المركب وبذا فإن احتكاكه بقاع النيل يعمل على إبطاء سرعة المركب مما يسهل توجيهها بواسطة الدفة في تيار الماء المندفع في النهر".

ولا شك أنه بعد الانتهاء من بناء السد العالى سوف يختفى منظر هذه المراكب التى تسير ومؤخرتها إلى الأمام لأنه لن يكون هناك فيضان يدفع المياه بشدة نحو البحر وسوف تتجمع كل مياه الفيضان أمام السد العالى في بحيرة ناصر. ونظراً لحركة التصنيع النشطة التى سوف تنتج عن الطاقة الكهربائية الضخمة التى سوف يولدها سقوط المياه من السد العالى فإننا نتوقع أن تختفى أيضاً هذه (القياسات) الشراعية الضخمة الحجم تدريجياً لأنه بإرتفاع مستوى المعيشة سوف تتحول هذه الطائفة من عمال وأصحاب هذه السفن الشراعية والذين يكادوا يعيشون على حد الكفاف إلى عمال في الأساطيل النيلية التى تعمل بقوة المحركات بدلاً من الشراع والتى سوف تعمل بإنتظام في النيل. هذه الأساطيل التى سوف يزداد حجمها يوماً بعد يوم وتعتبر من أوفر وسائل النقل في البلاد.

بدأنا السير من القناطر الخيرية و "بلبل" في المقدمة يتبعنا "سمير" وكان متأخراً خلفنا بعض الوقت إلى أن وصلنا كوبرى بنها حوالى الساعة السادسة مساءاً. ولحق بنا القارب "سمير" بعد ذلك بنصف ساعة وأخذنا نبحث عن مكان ملائم نمضى فيه الليلة. وأخيراً أقترح إدريس أن نبيت في مبنى جمعية الشبان المسلمين وكانت تقع إلى خلف المكان الذى رسونا فيه بجوار كوبرى بنها بحوالى ٦٠٠ متراً تقريباً وتقع أمام منتزه النيل.

وقد عدنا هذه المسافة ثانياً ولكن ماكدنا نصل إلى المنتزه الواقع أمام جمعية الشبان المسلمين في بنها حتى أصبنا بخيبة أمل كبيرة إذ أن الجزء الواقع أمام المنتزه على النيل كان يستخدم (كمقلب) للتخلص من قمامة المدينة ولم يكن هناك مفر من ربط الزورقين هناك أمام جموع المتفرجين الذين تجمهروا في ذلك المكان ليشاهدوا هذا الحدث الذى كان يبدوا غريباً لهم.

وفي مقر جمعية الشبان المسلمين ببنها تعرفنا على رئيس فريق فتيان الكشافة للجمعية الذى سبق أن حضر لزيارة المركب حارس في القاهرة فأكرم وفادتنا في هذه الزيارة وخصص لنا مكاناً على سطح مبنى الجمعية وكنا جميعاً مرهقين من شدة الاجهاد الذى تعرضنا له خلال ذلك اليوم. كما بدأت الكدمة التى أصبت بها في محاولة إنقاذ القارب "بلبل" في القناطر الخيرية تؤلمنى بشدة ولكن تغلب التعب عليّ فرحت تلك الليلة في سبات عميق.

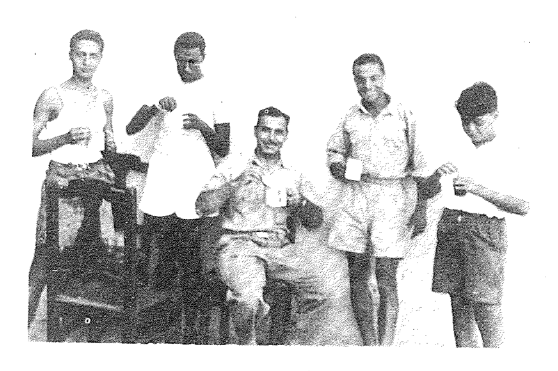
القيام من بنها والمبيت في معسكر شجرة الجميز على ترعة المنصورية

السبت ٧ أغسطس

أستيقظنا في الخامسة صباحاً وشرع الكشافون في إعداد طعام الأفطار كالمعتاد صورة رقم (١٤) كما توجه بعضهم إلى سوق المدينة لشراء فول وسلاطة خضراء ويمكن القول أننا تناولنا في هذا الصباح إفطاراً شهياً ثم بدأت عملية جمع معدات مخيمنا التى استخدمنا جزءاً كبيراً منها في المعسكر الذى أقمناه فوق سطح مبنى جمعية الشبان المسلمين ببنها. ثم شرعنا بعد ذلك في إنزال صوارى الزورقين لنتمكن من العبور تحت كوبرى بنها وبدأنا رحلتنا شمالاً حوالى الساعة الثامنة صباحاً ويعتبر ذلك الميعاد متأخراً نسبياً.

وقفنا بعد كوبرى بنها الثانى نصلح شراع "سمير" الذى قد تمزق من أعلاه ويلاحظ أن الشراع يعتبر بمثابة المحرك الرئيسى للزورق ويجب العمل على إصلاح أى خرق يحدث فيه بمجرد حدوثه لأن تركه سوف يؤدى إلى إتساعه بفعل الريح وما يتطلبه ذلك من وقت أطول في الاصلاح. ولقد قضينا في عملية الاصلاح هذه حوالى الساعة ولكن وجدنا أنه من الممكن أن يسير الزورقين متلاصقين بقوة دفع مياه الفيضان لنا وأن تتم عملية إصلاح الشراع أثناء السير وبذلك نكسب بعض الوقت خصوصاً وأن تيار المياه كان يسير بسرعة تقدر بحوالى ٣ كيلومترات في الساعة. وهكذا كان أفراد الرحلة يتعلمون في كل يوم درساً جديداً في الملاحة النيلية.

وبعد الانتهاء من إصلاح شراع "سمير" انفصل الزورقين عن بعضهما وتولى إدريس في ذلك اليوم قيادة "سمير" فأثبت بجدارة أنه ملاح متمرن.



صورة رقم (١٤) تناول طعام الأفطار باستراحة الشبان المسلمين بينها
حسن حمزة - عزت مصطفى - حسن رجب - إدريس - سالم وهبى

وصلنا زفتى حوالى الساعة الواحدة بعد الظهر واضطررنا إلى تخفيض الصوارى قبل كوبرى زفتى وفي الطريق نصحنا بعض ملاحى (القياسات) والتى مرت بجوارنا أن نسير في الجانب الشرقى للنيل وأن ندخل من ترعة المنصورية وهى الترعة الموصلة من زفتى إلى المنصورة لأن هاويس زفتى مغلق للاصلاح منذ مدة طويلة. ولكن لم نعر هذه النصحية إهتماماً كبيراً لأننا ظننا أن الهاويس إذا كان معطلاً للمراكب الكبيرة الحجم (القياسات) فربما يمكن تشغيله لمرور مراكب صغيرة بحجم زوارقنا.

أتجهنا نحو فتحة الهاويس بمنتهى الحذر في هذه المرة مستخدمين جميع المجاديف بكل زورق وبذا فقد تعاون جميع الكشافين في التجديف وعهدنا بإدارة دفتى الزورقين إلى أصغر الكشافين سناً حتى يتسنى لنا أن نجمع أكبر قوة من المجدفين لمكافحة تيار مياه الفيضان الشديد أثناء الدخول في فتحة الهاويس وبذا نتلافى تكرار حدوث ما حدث لنا عند هاويس القناطر الخيرية.

ولكن عندما وصلنا إلى هاويس قناطر زفتى أخبرنا بحارة الرى بأن الهاويس مغلق ولا يمكن استخدامه ولا بد من العودة حوالى كيلومترين من حيث جئنا لندخل ترعة المنصورية التى تركناها خلفنا. ووجدت أن العودة بالتجديف ضد تيار الفيضان عملية مرهقة جداً للكشافين ورأيت أن خير الطرق هو إستخدام المحرك الخارجى فوقفنا بجوار إحدى السفن التابعة لمصلحة الرى الراسية في هذه المنطقة وتصادف أنها كانت الباخرة النيلية "نصر" وهى توأم لباخرتنا حارس مقر الكشافة البحرية بالقاهرة. وشرعنا في تركيب المحرك الخارجى الذى حاولنا إستخدامه لأول مرة في رحلتنا. ولقد إستغرقت هذه

العملية بعض الوقت لأنه أتضح لنا أن خزان الوقود وبعض الأنابيب التى توصل إلى المحرك قد ترسبت فيها بعض الرواسب مما أقتضى ضرورة تنظيفها والواقع أنه كان من الواجب عمل كل هذه الاصلاحات وتجربة المحرك قبل القيام من القاهرة. وعلى كل حال تمت هذه الاصلاحات على وجه مرضى وبدأ المحرك في دفع "بلبل" الذى قطرنا خلفه "سمير" ولقد وجدت أنه ورغم إدارة المحرك بأقصى قوة (حوالى ٦ حصان) فإنه بالكاد كان يدفع الزورقين ضد التيار ببطء شديد ولذا فلم نجد مفراً من مساعدة المحرك بسواعد الكشافين الذين أخذوا في التجديف بكل حماس وهمة وعهدنا بإدارة الدفة لأصغر الكشافين سناً حتى يتسنى لنا أن نجمع أكبر قوة ممكنة من المجدفين. وشرع الزورقين يشقان طريقهما ببطء ضد تيار مياه الفيضان المتدفق.

وأخيراً وبعد جهد وعناء شديدين وصلنا إلى مدخل ترعة المنصورية وفي مدخل الترعة قابلنا أول هاويس عليها وكان الماء يندفع بشدة وقد أصطفت بعض (القياسات) وهى مراكب الشحن الشراعية كبيرة الحجم لتأخذ دورها في عبور الهاويس ولكى تدخل الهاويس ببطء وحذر رغم إندفاع الماء فإن ربابنة هذه المراكب يلجؤون إلى طريقة لأبطاء سرعة المراكب بإستخدام المخطاف الذى يعمل بحارتها على غرسه في أرض الشاطىء وبذا تعمل مقاومة المخطاف في شق الأرض على أبطاء سرعة المراكب إلى السرعة المطلوبة.

رجونا عامل الهاويس أن يدخلنا في غير دورنا حتى لا يطول إنتظارنا خصوصاً وأن "بلبل" و "سمير" لن يشغلا حيزاً كبيراً من الهاويس فوافق العامل على ذلك ومررنا من الهاويس بسلام بعد أن أمسكنا في مؤخرة المركب (القياسة) التى كانت تسبقنا في دخول الهاويس.

وما كدنا نغادر الهاويس حتى ظهرت أمامنا ترعة المنصورية على حقيقتها وبدا أمامنا منظر من أجمل ما شاهدت في حياتى إذ أن هذه الترعة قد غرس على جانبيها صفين من أشجار الصفصاف البلدى (أم الشعور) وهى شجرة جميلة تزرع عادة على جسور القنوات والترع فتلمس أغصانها المتدلاة بأوراقها الكثيفة سطح الماء.

أعدنا استخدام المحرك الخارجى وعدنا إلى السير و "بلبل" في المقدمة يقطر خلفه "سمير" وسرنا يدفعنا التيار بسرعة ٤ كيلومترات في الساعة يضيف إليها المحرك الخارجى ٦ كيلومترات وبذا فإننا كنا نسير بسرعة ١٠ كيلومترات في الساعة وهى سرعة جيدة في مثل هذه الظروف.

وصلنا بلدة بشلا قرب الغروب ووجدنا كوبرى بشلا مغلقاً للملاحة فسألنا بعض الأهالى عن ميعاد فتحه فأجابونا بأنه ليست هناك مواعيد محددة لفتحه ولكنه يفتح في العادة في الصباح ولما كان أسفل الكوبرى قريباً جداً من سطح ماء الترعة فلقد شرعنا في خفض الصوارى تماماً من سطح المركب وكذا (مظلات) القاربين وما عليها من معدات ولقد استغرقت هذه العملية وقتاً طويلاً وأخذنا نسحب الزورقين تحت الكوبرى الذى أصطفت عليه مئات الأهالى لمشاهدة هذا المنظر العجيب وما كدنا نمر ونشرع في إعادة معدات القاربين إليهما حتى رأينا الكوبرى خلفنا يفتح لمرور المراكب ويمكن أن نتصور ما أصابنا من خيبة أمل كبيرة لمشاهدة هذا المنظر خصوصاً وأننا كنا نقوم بعملية رفع الصوارى والمعدات وأعادتها بالتالى ونحن في منتهى التعب والمشقة لما أصابنا من عناء شديد نتيجة للمجهودات التى بذلناها خلال ذلك اليوم ولكن بإعادة التفكير في هذا الحادث من الناحية الكشفية نجد فيه بعض العزاء لأنه أعطى للكشافين فرصة للتدريب والعمل بالصبر وقوة التحمل في ظل هذه الظروف الشاقة.

واصلنا السير بالمحرك مسافة أربعة كيلومترات وكانت الشمس قد غربت وبدأ الظلام يخيم علينا تدريجياً فأخذنا في البحث عن مكان يصلح لاقامة معسكرنا على الشاطىء بعيداً عن القرى لأننا عقدنا العزم على ألا نصبح فرجة للمتطفلين.

وأخيراً وجدنا قطعة من الأرض مكشوفة تحت شجرة ضخمة من أشجار الجميز وبالنظر لحجم هذه الشجرة قدرت عمرها بما لا يقل عن مائتى عام ولذا أطلقنا على هذا المكان اسم معسكر شجرة الجميز.

رسينا بالزورقين وشرعنا في إنزال معدات المعسكر وما كدنا نفعل ذلك حتى شعرنا بهجوم البعوض علينا بقسوة لم نشهد لها مثيل طوال الرحلة وأقترح أحمد مصطفى أشعال بعض الحطب لطرد البعوض وفعلاً أوقد الكشافون ناراً في كوم ضخم من القش الجاف الذى جلبوه من هذه المنطقة لهذا الغرض ولكن الناموس زاد عقب إيقاد هذه النيران ويبدو أن ضوء النيران ليلاً يختذب البعوض من مسافات بعيدة.

ولم نشعر بأى راحة في تلك الليلة من شدة لدغ البعوض الذى دخل في كل الخيام كما تخلل الفتحات الصغيرة لناموسية فراشى نوع من البعوض الصغير الحجم الذى يلدغ بشدة ويترك أثراً في الجسم يضطر الإنسان إلى (هرش) مواضع لدغة فترة طويلة كما يصيب مواقع اللدغ بتورم في الجلد ولم يتمكن الكشافون من النوم داخل الخيام التى أمتلأت بالبعوض وفضلوا جميعاً النوم داخل أربطة الفراش في العراء وكان ذلك أخف وطأة بالنسبة لهم.

صورة رقم (١٥) المعسكر الذى اخترناه للمبيت تحت شجرة الجميز الضخمة على ترعة المنصورية



صورة رقم (١٦) (الجالسين) : إدريس – أحمد مصطفى – حسن حمزة – بشرى كامل بطرس
(الواقفين) : إسماعيل وهبى – كراوية – سليم شكور

حاولت أن ألبس ملابس ثقيلة لتقيني من البعوض ولكنى لم أتحملها لشدة حرارة الجو وفي اللحظات التى كان يغلب النعاس على كنت أشعر بأشياء تتساقط فوق ناموسية فراشي وتحدث صوتاً عالياً عند سقوطها على أسقف الخيام وظننت في بادىء الأمر أن طير أبو قردان يعيش بكثرته المعرفوه في شجرة الجميز التى تعلونا ولكنى أطمأنيت بعد ذلك عندما لمست هذه الأشياء فوجدتها من ثمار الجميز وليست ما كنت أتوقعه.

القيام من معسكر شجرة الجميز بترعة المنصورية والمبيت في حقل البطيخ بالبر الغربى للنيل شمال المنصورة

الأحد ٨ أغسطس :

قمنا مبكرين في الفجر وقد بلغ منا الأعياء حداً كبيراً من لدغ البعوض وقلة النوم ولم يكد ينبلج ضوء الصباح حتى شرع البعوض في الانسحاب تاركاً أرض المعركة لعدو لا يقل شراسة ألا وهو الذباب. والذباب في هذه المنطقة يختلف في طبيعته عن الذباب المعروف في المدن. فحجم الذباب الذى يتصدى لنا هنا أصغر بعض الشيء كما أنه أليف جداً فلا يطير بمجرد عمل إشارة لهشه ويمتاز عن الذباب العادى بأنه يلدغ بطريقة تحدث ألماً شديداً. شرعنا في الأفطار ثم في فك خيام معسكرنا وفي هذه الفترة حضر راعيان ومعهما أغنامهما ويبدو أنهما أعتادوا الحضور إلى هذه المنطقة حيث أنها مرعى خصيب على حافة الترعة.

فسألت أحدهما عن مدى بعد مدينة المنصورة من هذا المكان؟ وبدلاً من الرد المنتظر بتقدير المسافة بالكيلومترات أجاب الراعى الأول بأن المسافة تبلغ حوالى ست ساعات سيراً على الأقدام ولكن زميله أختار وحدة أخرى لتقدير المسافة فأجاب بأنه يفصلنا عن المنصورة ستة قروش في أتوبيس الشركة وترك الراعيان لذكائنا تحويل هذه الوحدات إلى الكيومترات.

بدأنا رحيلنا حوالى الساعة السابعة والنصف بعد أن أعددنا المحرك الخارجى المثبت في "بلبل" الذى سار كالمعتاد يقطر خلفه "سمير". مررنا بسهولة من كوبرى طنامة ثم وصلنا بعد ذلك إلى قناطر (المنايت) وهناك أنتهزنا فرصة أنتظار دورنا في دخول الهاويس وذهب كراوية لشراء ٤ جالون بنزين ولتر زيت للمحرك الخارجى الذى كاد ينفذ منه الوقود.

عبرنا الهاويس وبعد نصف ساعة تقريباً وصلنا إلى كوبرى عبد النبى وكان منسوب ذلك الكوبرى منخفضاً جداً وقررنا ألا نقوم بتكرار ما حدث لنا البارحة من خفض الصوارى وكل المعدات فوق سطح الزورقين ليتمكنا من المرور تحت مستوى الكوبرى إلا بعد التأكد أن الكوبرى لن ينفتح وأرسلنا بعض الكشافين للبحث عن خفير الكوبرى ولكنهم عادوا بعد فترة وأخبرونا بأن خفير الكوبرى قد غادر البلدة ولذا لم نجد بداً عن خفض الصوارى وهى عملية طويلة وشاقة وبعد أن خفضنا صارى ومعدات "بلبل" ومر تحت الكوبرى وقد حدث أن حاولت الانتقال من مقدمة "بلبل" إلى مؤخرته وشرعت في السير على ظهر القارب وكان حذائى به بعض الطين فأنزلقت رجلى وسقطت في ترعة المنصورية وكان أول ما فعلته بأن بادرت بإخراج الأشياء التى يحتمل أن تتلف في جيوبى لدى تعرضها للإبتلال وكنت أضع فيها جهاز قياس شدة الضوء لاستخدامه أثناء التصوير وهو جهاز دقيق يتلفه التعرض للماء أو الرطوبة كما بادرت بإخراج محفظتى ولذا فإنه من الضرورى في هذه المناسبات التى يتعرض فيها الإنسان للبلل أن يحتفظ الكشاف دائماً بمثل هذه الأشياء الدقيقة داخل كيس مصنوع من مادة لا تسمح بمرور الماء كمادة البلاستيك مثلاً.

عبرنا بعد ذلك عدة كبارى كان آخرها كوبرى سندوب وكان عبور هذه الكوبرين يحتوى على جانب كبير من الخطورة لتواجدهما خلف بعضهما في منحنى تتدفق منه المياه بشدة.

بدأت مدينة المنصورة تلوح في الأفق واضحة بمبانيها الكبيرة والتى يختلف خط الأفق عندها إختلافاً واضحاً عما كنا نألفه من مناظر في الريف فخط الأفق في الريف مستقيم لا يقطع إستقامته إلا الأشجار والنخيل التى تبدو متناثرة هنا وهناك ولكن منظر خط الأفق في المنصورة يبدو كله مبانى حديثة ومنها ما يصل إرتفاعه إلى عدة طوابق.

وصلنا إلى أول كبارى مدينة المنصورة وعبرناه حوالى الساعة الثانية ظهراً وهناك توقفنا بالقاربين لاصلاح القلع الأمامى (فلوك) القارب "بلبل" وكذا القلع الكبير "لسمير" وأنتهزنا فرصة مرورنا بالمنصورة لشراء بعض التموين كما طلبت من كراوية أن يشترى لنا طعام طازج بدلاً من علب البلوبيف والسلمون التى مجتهما نفوسنا خصوصاً وأننا جميعاً بدأنا نفقد شهيتنا للأكل نتيجة لتكرار نفس الطعام في كل وجبه كما طلبت من بشرى أن يغير زجاجات المياه الغازية الفارغة التى كنا نستخدمها كإحتياطى لمياه الشرب أحياناً وللترفية في بعض الاحيان فذهب بشرى واستبدل الزجاجات الفارغة بصنف ردىء

للغاية ولكن الكشافون أبدوا استيائهم من هذا الصنف فأمرت بشرى بالعودة لتغييره بصنف أحسن وفعلاً فعل ذلك.

ويبدو أن كراوية كان أصلاً من المنصورة وله فيها أقارب كثيرون ولذا عمل لنا كدليل في شرح معالم المدينة التى كنا نمر بها. كما كان من حسن طالعنا أن تمكنا من عبور جميع الأهوسة المقامة هناك في ذلك اليوم وهو وقفة العيد لأننا لو تأخرنا لأى سبب لاضطررنا إلى البقاء ثلاث أيام العيد على الأقل حيث يتوقف العمل في هذه الاهوسة.

وبعد أن عبرنا جميع الكبارى نزلنا في النيل الذى يبدو جميلاً في هذه المدينة وكان شعورنا بعد الخروج من ترعة المنصورية والتى لا يزيد عرضها عن ٤٠ متراً إلى النيل العريض الذى يبلغ عرضه حوالى ٤٠٠ متراً كشعور من يخرج من حارة أو زقاق ضيق إلى شارع رئيسى وسط المدينة.

وقفنا قليلاً على ساحل النيل نصلح من أمر صوارى القاربين ونعيد تركيبهما بالتالى استعداداً للملاحة بالشراع ثانياً في النيل العريض والذى يسمح بذلك بسهولة.

وأنتهز الكشافون فترة وقوفنا فهرعوا لشراء بعض من الكارت بوستال ليرسلوها إلى أهاليهم وقد كتبوا عليها بعض الكلمات التى تطمئنهم على رحلتنا.

بدأنا السير بالشراع من المنصورة وكلفت إدريس قيادة "سمير" حيث لاحظت أن أحمد مصطفى لم يكن على وفاق تام مع كراوية والواقع أن إدريس بما له من خبرة ومران سابقين في قيادة الزوارق الشراعية كان يعتبر الأصلح لهذه القيادة.

كانت الملاحة في النيل بعد الخروج من ترعة المنصورية أقرب إلى نزهة شراعية منه إلى رحلة سفر. والواقع أننا شعرنا بسعادة كبيرة بالعودة للملاحة في النيل ثانياً.

سار "بلبل" و "سمير" بالشراع يساعدهما التيار والريح بسرعة معقولة وقرب غروب الشمس أخذنا كالمعتاد في البحث عن مكان مناسب يصلح لاقامة معسكرنا والمبيت. وأخيراً عثرنا على بغيتنا هذه على البر الغربى للنيل وكان عبارة عن حقل أقتلع منه البطيخ حديثاً ووجدت صاحب الحقل هناك فأستأذناه في إقامة مخيمنا فرحب بذلك وسألته إذا كان البعوض يكثر في هذه المنطقة فرد بالايجاب ولكن شدته تتوقف على سرعة الرياح فخشيت أن يعاودنى أرق الليلة البارحة بسبب البعوض ولذا أمرت جميع الكشافين بعدم إضاءة أى أنوار قد تساعد على جلب البعوض اكتفاءاً بضوء القمر الذى كان في التربيع الأول في هذا المساء.

وفي تلك الليلة اتخذت إحتياطات هامة ضد البعوض فنمت بملابس السفر ولم استبدلها بملابس النوم كما لبست جورباً طويلاً وفوقه الحذاء المطاط كما أحكمت إغلاق الناموسية بعد دخولى السرير مباشرة ولقد أفادت كل هذه الاحتياطات فائدة كبيرة فرحت في سبات عميق.

(أول أيام عيد الأضحى)

الإثنين ٩ أغسطس :

أيقظت الكشافين الساعة الخامسة صباحاً وقد عقدنا العزم على محاولة الوصول إلى رأس البر في نهاية ذاك اليوم مهما كلفنا ذلك من مجهود. وبدأنا العمل بهمة فقمنا بإنزال الصوارى لنتمكن من عبور الكبارى التى ستقابلنا في الطريق خصوصاً وأن الريح كانت منعدمة تقريباً في ذلك الصباح ولذا قررنا إستخدام المحرك الخارجى. ورأينا شراء بعض البطيخ من صاحب الحقل كما راعينا أن ندفع ثمنه بسخاء أى لا نفاصل معه في الثمن كنوع من الترضية لقبوله إقامة معسكرنا على حافة حقله.

عبرنا مبكرين أسفل كوبرى	شبين	الساعة ٧٥٥
ثم بلـــــــدة	شرماح	الساعة ٨٥٥
ثم	رأس جزيرة شرباص	الساعة ١٠١٥
ثم	كفر أبو غالب	الساعة ١٠٣٠
ثم	فارسكور	الساعة ١١١٥
ثم بلـــــــدة	الحولانى	الساعة ١٢٠٠

وفي ذلك اليوم لاحظنا تبديل كبير في المناظر التى كانت مألوفة لنا والتى كنا نشاهدها يومياً من زوارقنا الصغيرة فالمنظر المألوف لنا هو أن نشاهد في الصباح الباكر النساء تنزلن وهن يحملن جرارهن إلى النيل ليملئن الماء ويغسلن حلل الطبيخ مستخدمين الرمال والطين بدلاً من الصابون في نظافتها. أما الرجال في هذه الفترة فيهرعون إلى المصلى المقامة على حافة الترعة أو النيل حيث يبدأون عملية الوضوء مرتكزين على قطعة كبيرة من الحجر أعدت لهذا الغرض وبعد الوضوء يؤدون شعائر الصلاة في المصلى التى

أقيمت في بقعة تعلو حجر الوضوء وتحاط هذه المصلى في أغلب الأحيان بسور من الغاب الجاف. حياة تبدو في منتهى البساطة والتواضع. ثم بعد ذلك يقبل الغلمان والفتيات يسبحون خلفهم الجاموس والماشية التى ينطلقون بها إلى حيث تعمل في الساقية أو النورج أو المحراث أو غير ذلك من أعمال الزراعة التى تتطلب إدراتها مجهوداً جسمانى يزيد عن الطاقة البشرية والتى يدخرها الفلاحون في العادة لأعمال أخرى متصلة بحياتهم الريفية مثل طحن الدقيق وعمل الخبز أو استخراج الجبن والسمن وبيع الفائض منه في سوق القرية. ثم نشاهد بعد ذلك العمال الزراعيون يحملون فؤوسهم فوق أكتافهم متجهين جماعات إلى الحقول التى يعملون فيها أجراء لدى أصحابها وفأس الفلاح هى كل ما يملك في هذا العالم من رأس مال وهو أداة الانتاج الوحيدة التى تمكنه ميزانيته المتواضعة جداً من امتلاكها ويقبل خلف هؤلاء الأطفال والبنات الذين يسيروا في شكل طابور خلف رجل يحمل علماً صغيراً مركب فوق قطعة من الغاب وهذا الرجل هو المتعهد الذى يقوم بجمعهم من بيوتهم والتوجه بهم إلى الحقول السابق التعاقد على العمل بها. وفي هذه الأثناء نشاهد من الفلاحين من يركب حماراً وقد وضع فوق ظهره طنبور (آلة لرفع المياه على شكل أنبوبة ضخمة الحجم يبلغ قطرها حوالى ٦٠ سنتيمتراً وطولها حوالي ٣ أمتار) ويشكل الطنبور في هذا الوضع خطراً على حركة المرور. أو يحمل محراثاً فوق ظهر الحمار المسكين الذى يسير في هذه الأحوال وقد تقوس ظهره تحت ثقل الأوزان التى يحملها وبين كل فترة وأخرى نرى جراراً ربما كان ملكاً لأحد الموسرين الذين تمكنهم ميزانيتهم من تملكه. ثم تخف حركة مرور المشاه فوق الطرق الزراعية وتبدأ بعد ذلك حركة مرور سيارات النقل التى تقوم بنقل الحاصلات الزراعية إلى المدن والعودة منها بما يلزم أهل الريف من مواد تموينية أو آلات زراعية أو مخصبات أو مبيدات حشرية ... الخ...

وتسير الحياة على هذه الوتيرة طوال النهار حتى فترة الغروب عندما نشاهد جموع المشاه الذين كانوا متجهين في الصباح إلى عملهم قد عادوا في المساء إلى بيوتهم ولكن يلاحظ الإنسان الفرق واضح على درجة نشاطهم الذى نقص كثيراً عما كان الحال عليه في الصباح وكذا سرعة سيرهم التى تكون قد بطئت بشكل ملحوظ عن سرعة الصباح نتيجة للعرق والجهد الذى بُذل في الحقل. هذا الجهد الذى يترجم إلى أرقام الانتاج الزراعى والذى يعتبر الدعامة الرئيسية في صرح البلاد الاقتصادى. هذه هى المناظر التى آلفنا رؤيتها في رحلتنا منذ بدأناها حتى ذلك اليوم.

أما في يومنا هذا بالذات فلقد لمسنا تبديل واضح في حياة الريف التى انقطع فيها ذلك النظام اليومى الرتيب الذى لم يتغير ولم يتبدل منذ بدأنا رحلتنا فجميع القوم من

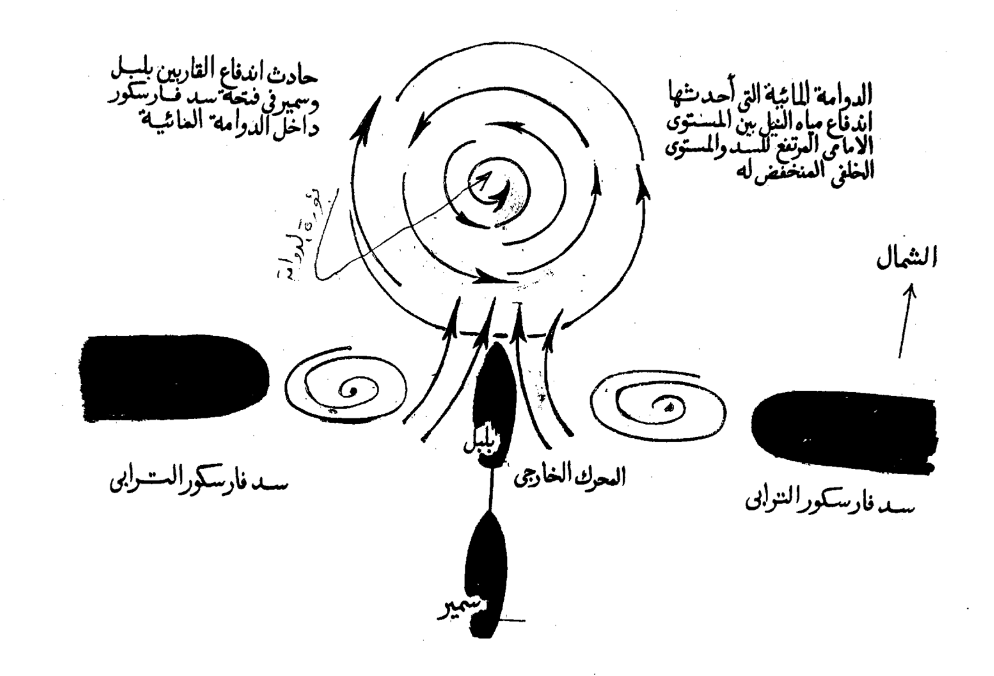
أطفال ونساء ورجال قد توقفوا عن الذهاب إلى عملهم المعتاد وبدلاً من ذلك لبسوا أحدث ملابسهم بألوانها الزاهية فهذه الفتاه تلبس فستاناً أحمر لون الورد وتلك تلبس أصفر لون الذهب وثالثة أخضر لون الزرع وهكذا. كما شاهدنا المراجيح وقد أقيمت في القرى التى مررنا بها وسمعنا صوت الزمامير والصفافير التى أخذ الأطفال يطلقون الأصوات فيها بغير حساب أو نغم منتظم وهنا علمنا أن العيد هو الذى أحدث هذا التغيير الشامل في حياة الريف. أما بالنسبة لنا فكان ذلك اليوم لا يختلف عن باقى الأيام بالنسبة لخط السير الذى اتبعناه منذ بدء الرحلة.

وتصادف في ذلك اليوم أن انعدم الريح وأشتدت حرارة الشمس وكنا نلجأ إلى التخلص من وطأة حرارتها بتخفيف الملابس تارة وبرش أجسامنا بمياه النيل الباردة تارة أخرى أما إدريس فلقد أحضر معه قبعة من الخوص ذات حافة عريضة جداً وكان منظرها فوق رأسه أقرب إلى المظلة منها إلى القبعة.

حادث سد فارسكور

وحوالى الظهر اقتربنا من سد فارسكور وهو عبارة عن سد ترابى تقيمه مصلحة الرى في نهاية فترة فيضان النيل أى في شهر نوفمبر من كل عام ويستمر هذا السد فاصلاً لمياه النيل عن مياه البحر بفارق حوالى المتر تقريباً بين منسوب مياه النيل التى تعلو على منسوب مياه البحر ويستمر الحال على هذا المنوال حتى شهر أغسطس من العام التالى عندما تبدأ مياه الفيضان في الوصول إلى فارسكور وهنا يزال السد الترابى بطريقة بسيطة للغاية وذلك بحفر فتحة صغيرة في منتصف السد فتتدفق مياه النيل منها وبقوة إندفاع مياه النيل تأخذ في النحر إلى جانبى الفتحة التى تأخذ في الاتساع إلى أن يتلاشى السد تماماً بعد بضعة أيام.

وتشاء الصدف أننا عندما وصلنا بزورقينا إلى مكان سد فارسكور لم يكن قد مضى على عمل هذه الفتحة سوى بضع أيام ولم تكن الفتحة في هذا السد قد اتسعت بدرجة كافية تسمح بموازنة مستوى سطح مياه النيل المندفعة بفعل الفيضان من الناحية القبلية لذلك السد الترابى بمياه البحر في الناحية البحرية منه. ولكن ماكدنا نقترب من الفتحة وكان الزورق "بلبل" كما سبق أن ذكرنا يسير في المقدمة بقوة دفع المحرك الخارجى ويسحب خلفه الزورق "سمير" حتى وجدت أن هناك فارقاً بين منسوب المياه يقدر بحوالى ٤٠ سنتيمتراً وأن مياه النيل تتدفق بشدة من هذه الفتحة محدثة دوامة فظيعة



حادث اندفاع القاربين بلبل
وسمير فى فتحة سد فارسكور
داخل الدوامة المائية
الدوامة المائية التى أحدثها
اندفاع مياه النيل بين المستوى
الامامى المرتفع للسد والمستوى
الخلفى المنخفض له
الشمال
سد فارسكور الترابى
المحرك الخارجى
بلبل
سمير
سد فارسكور الترابى

صورة رقم (١٧)

الشكل تدور في إتجاه حلزونى والذى كان قريب الشبه ببالوعة ضخمة الحجم وقد انخفض مركزها بحوالى النصف متر عن سطح الماء المحيط بها.

فوجئت بهذا المنظر وكنت أقود "بلبل" في المقدمة ولم يكن هناك فرصة للتراجع أو العودة ووجدت أن خير الطرق هو الاندفاع بأقصى قوة المحرك محاولين الخلاص من هذه الدوامة. ولكن "بلبل" ما كاد يندفع من فتحة السد حتى دفعته شدة تدفق الماء إلى مركز الدوامة وهى أكثر المناطق خطراً حيث يدور الماء فيها بشدة محدثاً فراغاً في مركز الدوامة قد يلتهم فيها الماء الشديد الدوران الزورق بأكمله وما كاد القارب "بلبل" يقترب من مركز الدوامة حتى شرع في الدوران في إتجاه الدوامة.

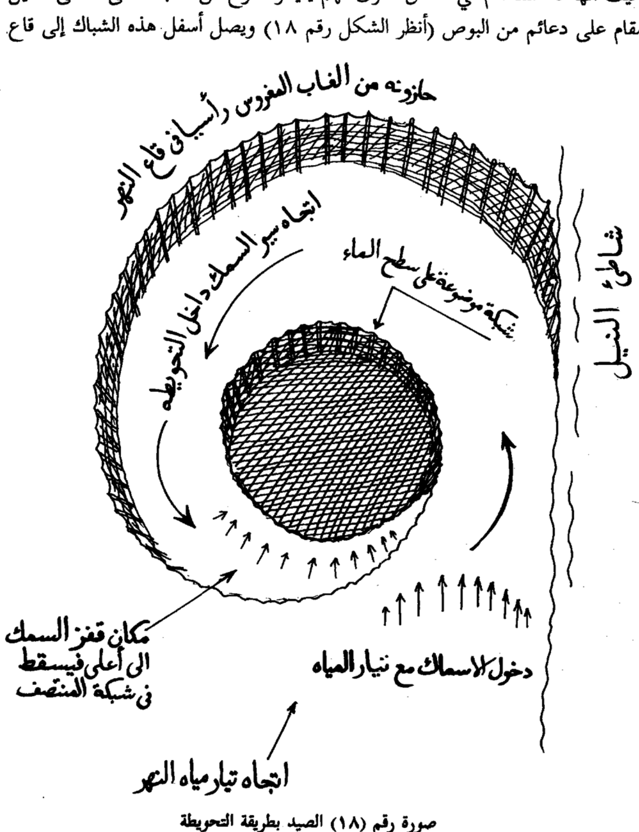
ولقد بلغ بى الخوف في هذه اللحظة مبلغاً عظيماً إذ خشيت أن يصطدم الزورق "بلبل" بالزورق "سمير" أثناء دوراننا في هذه الزوبعة المائية كما خشيت أكثر من ذلك أن ينقطع الحبل الذى يربط الزورق "بلبل" بـ "سمير" فتلتهم فوهة هذه الدوامة الزورق "سمير" ولكن الله كتب لنا النجاة من هذا الخطر المحقق وأخذ الزورقان يتبع أحدهما الآخر يدوران أولاً في دائرة ضيقة ولكن بقوة المحرك الخارجى أمكن دفع "بلبل" إلى حافة الدوامة الخارجى بفعل القوة الطاردة المركزية جاذباً خلفه "سمير" فدار في دائرة أوسع ثم في دائرة أوسع وهكذا مبتعداً عن مركز الدوامة الخطر. وأخذت أصلى في سرى شاكراً للمولى سبحانه وتعالى أن تولانا برعايته وأنقذنا من هذا الخطر المحقق.

وصلنا بعد ذلك كوبرى دمياط ووقفنا على الجانب الغربى منه وظل جسمى ينتفض لفترة ليست بالقصيرة من هول ما تعرضنا له في هذا الحادث. نعيد تركيب صوارى المراكب لاستخدام الشراع خصوصاً وأن الريح أخذ يشتد في فترة بعد الظهر كما أنتهز الكشافون هذه الفرصة لترتيب معدات الزورقين كما شرعوا في القيام بأعمال النظافة تمهيداً لدخول رأس البر والتى بالوصول إليه تنتهى المرحلة النيلية من رحلتنا.

أنطلقنا في طريقنا إلى رأس البر وكان لا بد لنا من الملاحة بطريقة (يصفح ويصلح) (أنظر البند ٣ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) أى نسير ضد إتجاه الريح في طريق متعرج. ولما كان أقصى درجة يمكن للقارب الشراعى أن يقترب فيها من إتجاه الريح هو ٦٠ درجة لذا لزم الأمر أن نسير دائماً في إتجاه ينحرف بهذه الزاوية تارة ذات اليمين وأخرى ذات اليسار من الاتجاه الذى تهب منه الريح ولكن رغم ذلك فقد كنا نسير بسرعة كبيرة نسبياً نظراً لمساعدة تيار مياه الفيضان من ناحية ولشدة الريح المناسبة من ناحية أخرى.

صيد السمك بطريقة التحويطة

وفي كل مرة نقترب فيها من الشاطىء نشرع في تغيير إتجاه الزورق كنا نشاهد الطريقة التى يتبعها أهالى هذه المنطقة في صيد الأسماك وهى طريقة لا تخلو من الطرافة حيث أنها لا تستخدم في مناطق أخرى فهم يقيمون نوع من الشباك على شاطىء النيل مقام على دعائم من البوص (أنظر الشكل رقم ١٨) ويصل أسفل هذه الشباك إلى قاع



صورة رقم (١٨) الصيد بطريقة التحويطة

النيل في مياه لا يزيد عمقها عن متراً واحداً أو مترين وبهذه الشباك فتحة تعترض مجرى النهر وتنتهى من ناحية البر بشكل حلزونى لولبى. وفي محور هذا الحلزون تنصب شبكة أفقية تغطى مسطح هذا المحور والذى يبلغ قطره حوالى المتر تقريباً. أما طريقة الصيد بهذا النوع من الشباك فإن السمك الذى يسير بجوار الشاطىء يدخل من فتحة الشباك التى تعترض مجرى النيل ويضطر السمك إلى السير في إتجاه الشباك التى لا تسمح (ماجتها) أى عيونها بخروج السمك منها ويدور السمك مع الشبك إلى أن يصل إلى المركز الحلزونى حيث يضيق عليه خناق الشبك من كل جانب وبذا يصعب عليه الخروج ثانياً من هذا المأزق فيلجأ السمك في محاولته اليائسه للنجاة إلى القفز إلى أعلا لتخطى هذه الشباك فيسقط في الشبكة الأفقية والتى أقيمت خصيصاً لهذا الغرض وكأنه المستجير من الرمضاء بالنار ويبقى في هذا الوضع إلى أن يحضر الصياد فيمسك بما يتجمع من أسماك في الشبكة الأفقية والذى غالباً ما يكون قد فارق الحياه بعد سقوطه في هذه الشبكة بيضع دقائق وتسمى طريقة الصيد هذه (بالتحويطة) ولقد علمنا فيما بعد أنها من طرق الصيد الغير قانونية والغير مسموح بإستخدامها.

الوصول إلى رأس البر

وصلنا إلى رأس البر بعد غروب الشمس بقليل وربطنا الزورقين على كورنيش النيل وأقمنا معسكرنا هناك أمام المكان الذى رسونا فيه بعد أن حصلنا على إذن خاص بذلك وفي تلك الليلة أبدل الكشافون ملابس العمل التى كانوا يلبسونها طوال السفر بالزى الرسمى للكشافة البحرية ونزلوا للفسحة التى يستحقونها عن جدارة بلا شك ولم تمض فترة وجيزة حتى سرى نبأ وصول الكشافون البحريون بزوارقهم الصغيرة من القاهرة من أقصى رأس البر إلى أقصاها وأخذ المصيفون يردون زرافات للفرجة على المعسكر الذى أقامه الكشافون على شاطىء النيل وعلى الزورقين الصغيرين "بلبل" و "سمير" كما أخذوا يمطرون الكشافين بأسئلتهم عن المدة التى أستغرقناها للحضور من القاهرة وما هى الحوادث التى صادفتهم في الطريق وطرق التموين... الخ...

ولا شك أن كل ذلك كان مظاهرة كبيرة للدعاية لحركة الكشف البحرى. وفي تلك الليلة دعانى كراوية إلى عشة مصيف أقامها أقاربه حيث أكرموا وفادتى وأصروا على مبيتنا في بيتهم المريح ولا شك أن ذلك كان نوع من التغيير عن المبيت في المعسكر

المؤقت الذى كنا نقيمه كل ليلة في مكان مختلف وأن كان يخالف ذلك النظام الذى وضعناه من بدء الرحلة والذى يقضى بضرورة تواجد الجميع في معسكر واحد أثناء السفر بالرحلة.

ثانى أيام العيد برأس البر

الثلاثاء ١٠ أغسطس :

أعتبرنا هذا اليوم أجازة ولذا لم نوقظ الكشافين في المعياد الذى تعودنا عليه أثناء الرحلة وهو حوالى الساعة الخامسة صباحاً.

توجهت إلى مركز خفر السواحل بعزبة البرج على ضفة النيل الشرقية والمواجهة لرأس البر وأصطحبت معى كراوية الذى فكرت في قيامه بأعمال قائد ثان هذه الرحلة إذا رغب في الاستمرار معنا حتى نهايتها. ولدى المركز وجدنا إشارة من رئاسة خفر السواحل بالسماح لنا بالخروج من بوغاز رأس البر. كما وجدنا إشارة بالتنبؤ الجوى عن حالة الطقس خلال الأربعة وعشرون ساعة القادمة وكنت قد أتفقت مع مدير عام مصلحة الارصاد الجوية على أن يوافينا بحالة الطقس وأن يرسل لنا إشارة بالتنبؤات الجوية أولاً بأول كما تركت له خط سير رحلتنا ليوافينا بها أينما ذهبنا ويسرنى أن أذكر أن النشرة الجوية لحالة البحر أصبحت جزءاً الآن متمماً للنشرة الأذاعية للأخبار ويكفى أن يستمع الإنسان للأخبار أن يلم بحالة الطقس وحالة البحر ولا شك أن ذلك مفيد جداً خصوصاً للصيادين في عرض البحر وكذا للذين يقومون برحلات بحرية.

عدت مع كراوية من مركز خفر السواحل بعزبة البرج إلى رأس البر حيث أنتهزت هذه الفرصة لأقوم بجولة في المدينة بواسطة السيارة الجيب التى نظمت على شكل أوتوبيس صغير وتعرف هناك باسم (تاف تاف) ولقد أعطتنى هذه الجولة فكرة عن مدى امتداد مصيف رأس البر وعن النشاط الكبير الذى يسود هذا المصيف في فترة الصيف. وكان أهم مالفت نظرى هو قيام طلبة المدارس الذين يحضرون للتصييف في رأس البر بدور سائقى هذه السيارات وكذا بدور الكومسارية كما لاحظت أن الكثير من الطلبة والكشافين يعملون في المحال العامة بهذا المصيف ليكسبوا عيشهم خلال فترة الاجازة من ناحية ولقضاء فترة الصيف في مصيف جميل مثل رأس البر من ناحية أخرى. ولا شك أن مثل هذه الأعمال التى يقوم بها شبابنا لكسب عيشه في فترة اجازته لجديرة بالتشجيع

وياحبذا لو أمكن لحركة الكشافة في مصر أن تهتم بهذا اللون من النشاط وأن توجه الكشافين للمساهمة في هذه الأعمال الموسمية التى تحتاج لعدد كبير من الأيدى العاملة لفترة محدودة من الزمن تتفق ومواعيد أجازة الكشافين مثل توزيع البريد في المواسم والأعياد والعمل في المصايف خلال فصل الصيف إلى غير ذلك من الخدمات التى تناسب الكشافين. ولاحظت أن اليوم كان عاصفاً وعند عودتنا لمعسكر الكشافة البحرية علمت من الكشافين أن البوليس قد أقتاد كل من إدريس قريش وحسن حمزة إلى القسم لمخالفتهما الأوامر التى تقضى بعدم السباحة داخل البحر لمسافة تبعد كثيراً عن الشاطىء نظراً لهياج البحر فتوجهت إلى قسم البوليس وأعتذرت لضابط البوليس الذى كان قد شرع في تحرير محضر مخالفة لكل منهما لدخولهما في البحر مسافة بعيدة ولم ينتبها لاشارة حارس شاطىء الذى ظل مدة طويلة يصفر لهما للعودة إلى البر وبسؤال كل من إدريس وحسن حمزة عما حدث فأجابنى إدريس بأنه نزل ومعه حسن حمزة إلى الشاطىء للاستحمام ولم يمنعهما حارس الشاطىء ورأى أن يسبحا داخل البحر مسافة طويلة كنوع من التدريب وفعلاً أبتعدا عن الساحل ولم يسمعا صفارة حارس الشاطىء الذى أقتادهما لدى خروجهما إلى نقطة البوليس.

وعلمت من حسن حمزة أنهما ابتعدا عن الشاطىء مسافة طويلة إلى أن وصلا إلى قرب الخط الذى يفصل مياه فيضان النيل عن مياه البحر وفي هذه المنطقة تكثر الأسماك ويعقبها الدرافيل البحرية وأن ما أرعبهما هو مشاهدة أحد هذه الدرافيل قريباً منهما فعادا سباحة إلى البر بأقصى ما يستطيعان من قوة وعلى كل حال فلقد كان هذا الحادث درساً لكل منهما.

قابلت في ذلك اليوم زميلى الأميرالاى (العميد) محمد شكرى وكان يعمل في ذلك الحين مديراً للتموين في منطقة دمياط ورأس البر ودعانى إلى حفل عشاء قد دعا إليه السادة المهندس الشرباصى وزير الأشغال والرى وكذا وزير التموين ومحافظ دمياط وحكمدارها وعدد كبير من الشخصيات التى تصادف وجودها في رأس البر في ذلك الحين.

وعند العودة من العشاء كان الريح قد اشتد كثيراً عنه في الصباح ووجدت إشارة بمعسكرنا من مصلحة خفر السواحل بعدم السفر في اليوم التالى لعدم ملائمة الظروف الجوية وقضيت تلك الليلة مع الكشافين بالمعسكر.

القيام من رأس البر إلى جمصة

الأربعاء ١١ أغسطس :

قمت مبكراً كالمعتاد ودهشت جداً لسكون الريح الذى توقعت مما شاهدناه في المساء أن يتحول في هذا الصباح إلى عاصفة ولكن الريح خفف كثيراً من سرعته التى هبطت إلى نسيم هادىء كما أنه غير إتجاه هبوبه من الاتجاه المعتاد وهو الشمال الغربى إلى الجنوب الغربى ويسمى هذا النوع من الريح في لغة بحارة أهل هذه المنطقة باسم (لَبَش).

ذهبت إلى نقطة خفر السواحل واستطلعت رأى المسئولين هناك في الرحيل في ذلك اليوم فأجابوا بأنه من الممكن لنا أن نرحل في مثل هذا الجو فعدت إلى حيث عسكرنا وأيقظت الكشافين وأخبرتهم بعزمنا على الرحيل فوراً بدلاً من الانتظار في رأس البر مدة أطول.

وفعلاً بدأنا الاستعداد للرحيل فقمنا بفك خيام المعسكر ونقلها إلى الزورقين وبدأنا عملية التموين بالمياه وغير ذلك من الاستعدادات اللازمة لبدء الرحلة. كما أرسلت إلى ابراهيم كراوية الذى كان يبيت في منزل أقاربه في رأس البر وقد حضر إلينا ولكنه اعتذر عن عدم إمكانة استئناف الرحلة معنا لاضطراره للعودة إلى القاهرة لعذر طارىء ولقد استنتج بعض الكشافين أنه ربما أنتحل هذا العذر بناء على نصيحة أقاربه الذين شعروا بأن السفر في البحر إلى مرسى مطروح في قوارب بهذا الحجم أمر لا يبعث على الاطمئنان. ولكن كل ذلك لم يثبط من عزمنا على الاستمرار في رحلتنا.

وقبل قيامنا من مرسانا حضر إلينا أحد المراكبيه وكان راسياً بفلوكة نزهة شراعية إلى جوارنا ونصحنا بعدم الخروج في مثل هذا الريح الضعيف وأنه من الأفضل لنا الانتظار بعض الوقت حتى يتغير إتجاه الريح ويشتد بعض الشىء لأن مثل هذا الريح (اللبش) لا يساعد على الخروج من البوغاز بسهولة ولكن لم أعر رأى هذا الرجل المحنك اهتماماً اعتماداً على نصيحة رجال خفر السواحل الذين كانوا يحبذوا خروجنا في ذلك الوقت.

بدأنا الرحيل الساعة السابعة والنصف صباحاً ومررنا برجال خفر السواحل الذين تمنوا لنا كل التوفيق في رحلتنا.

وما كدنا نقترب من بوغاز رأس البر حتى بدأنا أولى مغامرات ذلك اليوم لأن فتحة

البوغاز التى تسمح بمرور المراكب ضيقة للغاية ويحدها من الجانبين أرض طينية ضحلة نتيجة لرسوب طمى النيل في هذه المنطقة وتتجه فتحة البوغاز في إتجاه شمال الغرب. ولما كان دفع تياره مياه الفيضان في إتجاه الشمال لذا فإن الاعتماد على دفع مياه الفيضان وحده سوف يورطنا في الجانب الأيمن الضحل لفتحة البوغاز ولكى نتمكن من الخروج من هذه الفتحة الضيقة يلزمنا ريح قوية لتدفع القارب في إتجاه فتحة البوغاز.

ولكن لسوء الحظ لم يكن الريح في لحظة خروجنا من الشدة بحيث يدفعنا في الاتجاه المطلوب وهو إتجاه فتحة البوغاز وعلى ذلك أخذت مياه النيل تدفعنا نحو الأرض الضحلة ومما يزيد من خطورة هذه المنطقة أن تلاقى مياه الفيضان المحملة بالطمى مع مياه البحر التى تندفع نحو الشاطىء أن يتكون نوع من الموج كبير الحجم تتقارب قممه من بعضها البعض وفي ذلك خطورة كبيرة على القوارب التى في حجم "بلبل" و "سمير" وفعلاً ما كدنا نصل إلى هذه المنطقة حتى أخذ الموج ينزلق تحت "بلبل" الذى أخذ يتأرجح بشدة على جانبيه وفي هذه الفترة كانت تهاجم "بلبل" الموجات المتتالية مما غطى سطحه بالماء وزادت من تأرجحه ذات اليمين وذات اليسار وفي لحظات ظننا أن القارب على وشك الانقلاب ولكن الله سلم وفي هذه اللحظة تمكنت من تغيير إتجاه القارب نحو الغرب في إتجاه الرأس الحجرى الذى يقى فتحة البوغاز وكان هناك جمع من الصيادين والأهالى واقفين عند ذلك الرأس الحجرى وقد أخذوا يصرخون علينا وكل منهم يعطى تعليمات مختلفة ولكن لم نعرها أى اهتمام وكان كل اهتمامنا موجهاً إلى محاولة الاستفادة من الريح ليدفعنا في عكس الاتجاه الذى تدفعنا فيه مياه الفيضان نحو الرأس الحجرى الذى يحمى البوغاز وأخذ القارب يقترب بسرعة من الصخور وهنا علا صياح الواقفين بالابتعاد عن الأحجار. فطلبت من بشرى أن يتناول مجدافاً صغيراً ويذهب إلى مقدمة "بلبل" ليدير مقدمته نحو اليمين حيث أن دفة "بلبل" أصبحت عديمة الجدوى أثناء أندفاعنا مع تيار النيل وهنا حدثت النجدة التى أنتظرناها فترة طويلة فتمكن بشرى من إدارة مقدمة "بلبل" وتمكنا من الافادة من النسيم البسيط الذى حملنا في الاتجاه الصحيح لفتحة البوغاز. ونظرت خلفى لأشاهد "سمير" يمر بنفس المحنة التى أجتزناها ولكن بشكل مضاعف فلقد أخذ يتأرجح بشدة وسط الموج الذى أخذ يعلو سطحه لدرجة أننى ظننت أنه على وشك الغرق.

أخذنا نتجه إلى داخل البحر بعيداً عن الشاطىء بقوة دفع النسيم الذى كان يعتدل تارة فيدفعنا ويهدأ تارة أخرى فيتركنا فريسة لتيار البحر الأبيض المتوسط الذى يندفع من الغرب إلى الشرق بسرعة عقدة واحدة تقريباً (١/٢ ١ كيلومتراً في الساعة) إلى أن

وصلنا إلى خط تلاقى مياه الفيضان بمياه البحر وهذا الخط يسير في البحر على شكل مروحة ضخمة الحجم مركزها مصب النيل في رأس البر وأطرافها تسير على شكل قوس ضخم داخل البحر ويعتبر هذا المنظر من أعجب المناظر الجديدة بالرؤية ففيه يظهر بوضوح ماء الفيضان بلونه البنى الداكن يجاوره ماء البحر بلونه الأزرق الشفاف وكنت أتصور قبل ذلك أن مياه الفيضان عندما تصب في البحر تأخذ في الاختلاط تدريجياً إلى أن تتلاشى في مياه البحر المالحة ولكن ما شاهدناه كان عكس هذا الافتراض تماماً فلقد رأينا أن مياه فيضان النيل تبقى محملة بطميها وتظل محتفظة بقوامها ولونها الداكن لا يفصلها شيء عن مياه البحر ألا خط رفيع جداً بحيث أننا لو شاهدنا سمكة تمر في هذه المنطقة لرأينا نصفها واضحاً في مياه البحر الشفافة ولاختفت رأسها تماماً في مياه فيضان النيل المعتمة.

وعلى هذا الخط الفاصل بين مياه الفيضان ومياه البحر يرسى الصيادون بمراكبهم الصغيرة ويصطادون السمك مستخدمون السنار ويبدو أن هذه الطريقة مجزية في وقت الفيضان حيث ينجذب سمك البحر إلى مياه الفيضان المحملة بالكثير من المواد العضوية والتى تصلح غذاء" دسماً له.

كما لا حظنا أنه يوجد في هذه المنطقة الكثير من سمك الدرفيل وهو دليل آخر على كثرة الأسماك هناك حيث يتغذى الدرفيل على هذه الأسماك كما يتكاثر الطائر المعروف باسم النورس وهذا التكاثر دليل إضافى على كثرة الأسماك.

بدء النسيم يشتد بعض الشيء كما أخذ يهب من جهة الغرب أى ضد الاتجاه الذى نسير فيه ولذا أخذنا نسير في طريق متعرج (نصفح ونصلح) ولكن ما كنا نكسبه من تقدم بهذه الطريقة كان يضيع بسبب التيار الذى يدفعنا نحو الخلف. وبعد قليل وجدنا أن زورقينا قد أخذا في التقهقر في عكس الاتجاه الذى نود السير فيه وهو إتجاه الغرب ففكرت في هذه اللحظة في إستخدام المحرك الخارجى ولكنى وجدت أن الوقت غير مناسب نظراً لوجود الأمواج التى تعوق استخدام المحرك. كما لا حظت أن بشرى قد أصابه دوار البحر وقد بدت أعراضه عليه وتغير لون وجهه فطلبت إليه أن يرقد في أرضية المركب ليستريح ففعل ذلك. ولم نجد حلاً لوقف تقهقر "بلبل" سوى أن نستخدم المجاديف لمساعدة الشراع فأمسكت بمجداف كما أمسك حسن حمزة بمجداف آخر ووقف سليم شكور على الدفة وأخذنا نجدف بأقصى قوانا لنساعد الشراع وفعلاً ظهر تأثير ذلك بعد قليل وتمكنا من وقف اندفاع "بلبل" إلى الخلف ثم أشتد النسيم قليلاً كما

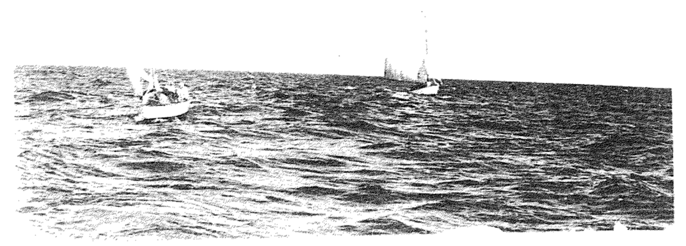
تغير إتجاهه نحو الشمال الغربى فساعد ذلك على دفعنا إلى الأمام وظللنا نجدف على هذه المنوال إلى أن أجتزنا رأس البر بمسافة ثلاثة كيلومترات تقريباً قطعناها في حوالى الساعتين والنصف. وهنا لاح أمامنا في الأفق بناء ضخم الحجم وبعد الرجوع إلى الخريطة علمت أنه مبنى الطابية رقم (١) وهنا يجدر بنا أن نلاحظ أنه يوجد عدد كبير من الطوابى (القلاع) القديمة بدء التفكير فيها وأقامة بعضها في عهد محمد على باشا ولكن لم يتم أنشاؤها جميعاً إلا بعد منتصف القرن الماضى وكان الغرض منها حماية الشواطىء المصرية ضد الغزو الأجنبى ولكن رغم المصاريف الضخمة التى صرفت على هذه القلاع الثابتة فلم يثبت أنها أفادت في أى عمليات حربية منذ ذلك العهد حتى وقتنا هذا.

طلبت من سليم شكور الذى كان يقود دفة القارب "بلبل" أن يجعل الطابية (١) هدفه وأن يسير في أتجاهها ولقد فعل ذلك سليم بإتقان ودقة عظيمين وأن الإنسان ليدهش من السرعة الكبيرة التى يتمكن فيها صغار الكشافين البحريين من التدريب على أعمال فنون البحر وأن يتقنوها إذا منحوا الفرصة اللازمة ووضعوا من رؤسائهم موضع الثقة.

وصلنا الطابية رقم (١) الساعة الحادية عشرة تقريباً ولو كان الريح تهب من لحظة خروجنا من البوغاز في الاتجاه المعتاد وبسرعة معتدلة لوصولنا إلى موقع الطابية رقم (١) في مدى ساعة ونصف تقريباً.

بدأت سرعة الريح تشتد بعد ذلك وبدأ الزورقين يسيران بسرعة أكبر مما أصبحت لا حاجة بنا لمعاونة الشراع بإستخدام المجاديف لمساعدة الزورق على شق طريقه ضد التيار البحرى صورة رقم (١٩). ومررنا بعد ذلك بما ظننا أنها الطابية رقم (٢) ثم بعد ذلك بالطابية رقم (٣،٤) وحوالى الساعة الثالثة وصلنا إلى منطقة ظننت أنها بلطيم في بادىء الأمر لأننا وجدنا بها مصرف كبير وقد رست فيه بعض مراكب الصيد الشراعية.

وفي هذه الأثناء كان قد تجمع في قاع الزورق "بلبل" كمية كبيرة من المياه التى تسربت من الرذاذ الذى تقوم بلفحه أمواج البحر العالية عند اصطدامها بجوانب الزورق وذلك بجانب ما يتسرب من المياه بين الألواح الخشبية المبطنة لجوانبه ولم يكن لدينا من وسيلة لنزح هذه المياه سوى جردل صغير. فطلبت من سليم شكور أن يقوم بنزح هذه المياه فوافق سليم على ذلك بشرط أنه بعد أن يقوم بنزح الماء مائة مرة بالجردل أن أقوم أنا بدورى بنزح ما يتبقى من الماء مائة مرة أخرى. فأستغربت أن يطلب منى هذا الطفل ذلك



صورة رقم (١٩)
أول خروج للقاربين "بلبل" و "سمير" إلى عرض البحر

ومع أننى بصفتى قائد المركب بإمكانى أن أرفض هذا الشرط أو أن أكلف أى من زميليه حسن حمزة أو بشرى بذلك ولكننى رغم ذلك قبلت هذا الشرط. ولقد ترك قبولى ذلك في نفس سليم أثراً عميقاً. أما بالنسبة لى فأننى لم أعر هذا الموضوع أى اهتمام لدرجة أننى نسيت تماماً هذا الموضوع الذى أعتبرته أمراً بسيطاً لا يستحق التسجيل في مذكراتى. أما بالنسبة لسليم فإنه لم ينس هذا الأمر بل بقى في ذاكرته لسنين طويلة بعد ذلك. وأخيراً عندما أمكننى الحصول على عنوان سليم بأمريكا اتصلت به عام ١٩٩٤ لا تقصى أخباره فرد على بخطاب رقيق ذكرنى فيه بذلك الحادث الذى لم ينسه وأعتبره إحدى الدروس الهامة في القيادة الحكيمة التى تعلمها وأضاف بأن هذه الدروس العملية في القيادة التى تعلمها خلال رحلتنا البحرية التى دامت قرابة الخمسة والأربعين يوماً كان لها الفضل في تشكيل حياته والتى وصل بفضلها إلى أعلا المناصب بإنتخابه رئيساً لمجلس إدارة شركة (American Hydro Incorp.) التى أصبحت من أهم وأعظم الشركات الأمريكية في صناعة التوربينات الهيدروليكية. إذ أنها في الواقع امتداد لشركة أليس شالمرز العالمية التى عهدت إلى سليم شكور عام ١٩٨٥ بتجديد توربينات السد العالى عندما أعتراها بعض التآكل بعد ربع قرن تقريباً من تشغيلها والتى حضر بسببها سليم شكور إلى مصر وأشرف على هذا العمل الهام والذى ذكرته الصحف المصرية في حينه.

وعندما قمت بإعادة كتابة مذكرات هذا الكتاب اتصلت بالكثير من الذين اشتركوا في هذه الرحلة عام ١٩٥٤ بأمل أن يمدونى بما يذكرونه من أحداث تركت أثراً عميقاً في ذاكراتهم لم تطمسه بعد عوامل الزمن الذى تخطى الأربعون عاماً ولكن قلة ضيئلة

هى التى تمكنت من امدادى بأى اضافات تزيد عما كنت قد سجلته خلال الرحلة.

ولكن سليم شكور كان من القلائل الذين لم ينس أبداً في حياته العملية فيما بعد ما أستفاده من التجارب القاسية التى مررنا بها أثناء رحلتنا البحرية إلى مرسى مطروح والتى قل أن تعرض لمثلها مجموعة من الفتية الشباب.

أقتربنا من الشاطىء كثيراً وأخذنا نبحث عن مدخل هذا المصرف ولكن دون أن نعثر على فتحة له وأخيراً قررنا أن نرسو في أقرب نقطة من الشاطىء تسمح لنا بذلك وفعلاً تم لنا ذلك ونزلت من الزورق سابحاً مع سليم شكور إلى الشاطىء وهناك ألتف حولنا جمع من المصيفين كما تعرفنا على ضابط خفر السواحل في هذه المنطقة وهو الملازم ثان المغربى والذى علمنا منه أننا في منطقة جمصة وهى تقع شرق رأس البر بحوالى ٢٠ كيلومتراً تقريباً وأن المصرف الذى ترسو فيه قوارب الصيد هو مصرف جمصة وأن هذا المصرف لا يصب في البحر مباشرةً وإنما يتجه قليلاً مع الساحل إلى الشرق حوالى مائة متراً ثم يصب في البحر ولذا فقد كان من الصعب علينا التعرف على مدخله من مسافة بعيدة داخل البحر وأرسل الملازم المغربى معنا أحد الصيادين ليدلنا على مدخل المصرف وأستفسرت من هذا الصياد عن عمق هذا المصرف فأجابنا بأنه عميق بالقدر الذى يسمح لفلايك الصيد بالدخول فأخبرته بأن ذلك لا يكفينا لأن غاطس زوارقنا يزيد عن ذلك كثيراً وأنه يلزمنا عمق متر واحد على الأقل لنتمكن من عبور المصرف بالشراع فأجابنى بأنه يعتقد بأن عمق فتحة المدخل يسمح بذلك. ولكنى خشيت أن نقوم بالدخول بالشراع فيتورط الزورقين في قاع مدخل فتحة المصرف الضحل وهنا يكون الزورقين عرضه لهجوم الأمواج أثناء تلاطمها بالشاطىء وهى كافية لأن تغطى سطح الزورقين وتندفع إلى داخلها فتبلل كل معداتنا وقد تجعل عملية الانقاذ بعد ذلك صعبة. ولذا قررنا أن نرسو في أقرب نقطة من مدخل المصرف ثم نقوم بإنزال الشراع ورفع السكين (اللوح المركزى) ثم ندخل بعد ذلك فتحة المصرف بالمجاديف وسبقنا إدريس بالزورق ″سمير″ إلى مدخل المصرف ولكنه أرتكب خطأً فبدلاً من الوقوف (فوق ريح) فتحة المصرف حتى يتسنى للأمواج دفعه نحوها بسهولة وقف على العكس (تحت ريح) فتحة المصرف ولذا وجد إدريس صعوبة كبيرة في دفع ″سمير″ بالمجاديف ضد الأمواج والرياح ليصل فتحة المصرف وكان نتيجة لاصطدام الأمواج ″بسمير″ أن دفعته إلى الشاطىء الرملى الضحل الذى تورط القارب في رماله وأخذ الموج يغطى جوانب الزورق متسرباً إلى

داخله ونظراً لرسو الزورق "سمير" على الرمال فلم يجد استخدام المجاديف شيئاً في دفعه في الماء ولذا قفز إدريس من القارب ومعه بعض الكشافين كما أقبل بعض الصيادين الذين حضروا للفرجة على قاربنا وساعدوا على دفع "سمير" من المياه الضحلة التى تورط فيها إلى فتحة المصرف.

وفي هذه اللحظة كنا قد وصلنا "بلبل" ورسينا فوق ريح فتحة المصرف ولما وجدنا أن المجاديف لم تساعد "سمير" فقد طلبت إلى بشرى أن يرفع الشراع الأمامى (الفلوك) وقد ساعدنا ذلك على الدخول من فتحة المصرف خلف "سمير" دون عناء.

في مصيف جمصة

رسونا في المصرف أمام نقطة خفر السواحل وهناك أستقبلنا الملازم المغربى قائد نقطة خفر السواحل وكان برفقته الأستاذ حسين أبو الفتوح وهو من شبابنا المثقف وكان له ماض مجيد في عالم الرياضة كما كان برفقته الشيخ عبد المجيد عمدة المنطقة. ولقد علمت منهم أننا في نقطة جمصة وبذا فإننا لم نقطع في ذلك اليوم مسافة تذكر لأن جمصة تقع غرب رأس البر بحوالى عشرون كيلومتراً.

ولقد كانت جمصة في ذلك العهد من المناطق الغير مألوفة إلا لعدد قليل جداً من المصيفين وأغلبهم من ملاك الأراضى المجاورة ولقد أخبرنى حسين أبو الفتوح أنه يحضر سنوياً إلى هذه المنطقة لقضاء راحة فصل الصيف فيها بعيداً عن ضوضاء وجلبة المصايف الأخرى وأنه قد أعد له فيها مصيف خاص مكون من بعض العشش التى أقامها على أرض المصيف وأحب العشش إليه واحدة مقامة على أعمدة فوق ماء البحر مباشرة ولقد سمى هذه العشه بالكازينو وهى التى يقيم فيها عادة. ودعانا حسين أبو الفتوح لتناول العشاء معه وللمبيت في الكازينو مع باقى الكشافين فأخبرته بأننا نقبل عن طيب خاطر دعوته للعشاء أما المبيت خارج معسكرنا الكشفى وبعيداً عن زوارقنا أمر يخالف النظام الذى وضعناه منذ بدء رحلتنا ولم يحدث حتى الآن أن خالفناه ولذا نعتذر عن دعوته لنا بالمبيت في الكازينو وبعد إلحاح شديد من حسين أبو الفتوح تارة ومن الضابط المغربى تارة أخرى قبلنا دعوة المبيت بعد أن تعهد الضابط المغربى بوضع الحراسة على قاربينا.

ولقد أعد لنا الأستاذ حسين أبو الفتوح وليمة فاخرة للغاية وكانت مفاجأة سارة لنا

لأننا لم نكن نتصور أننا سندعى إلى مثلها طوال رحلتنا وكانت تتكون من فراخ محمرة وأسماك من أنواع مختلفة مما يذخر به مياه هذه المنطقة ومختلف ألوان الخضروات التى طبخت بطريقة شهية. وزيادة في أكرامنا فتح لنا بعض علب المحفوظات مثل السردين والسلامون والبولبيف ولكن الكشافون الذين أقبلوا على الطعام المطبوخ أضربوا جميعاً على تناول الأغذية المعلبة التى مجتها أنفسهم لتناولهم أياها طوال أيام الرحلة.

ولقد حدثنا الأستاذ حسين أبو الفتوح عن مصيف جمصة وكنا جميعاً نسمع بهذا الاسم لأول مرة بأن جوه لا يعادله أى مصيف آخر في مصر ولكن الصعوبة هى التموين بالأكل والمياه وكذا طرق المواصلات إلى المصيف التى كانت غير ممهدة. ولا شك أننا في ذلك الحين (١٩٥٤) لم نكن نتصور بما سوف تصير عليه جمصة في خلال عشر سنوات ولكن يد ثورتنا العظيمة والتى شملت بلادنا من أقصاها إلى أقصاها ضمت إلى مآثرها حسنة جديدة فدخلت جمصة ضمن هذا الاصلاح الثورى العظيم والفضل في ذلك يرجع بلا شك إلى نظام الحكم المحلى الذى أقره الرئيس جمال عبد الناصر والذى بمقتضاه أعطيت المحافظات صلاحيات واسعة لتنفيذ ماتراه مفيداً من مشاريع ولقد رأى الأستاذ إسماعيل فريد محافظ الغربية ببعد نظره أن الاهتمام بمصيف جمصة من الأمور التى سوف تنشط السياحة الداخلية إلى محافظته والتى سوف يفيد منها عدد عظيم من المواطنين فقام بهمته المعهودة بتنفيذ مشروع إقامة مصيف في هذه البقعة الممتازة على ساحل البحر وأمده بكل ما يلزمه من طرق مواصلات ومياه للشرب وبالتيار الكهربائى اللازم.

ولا شك أن من يزور المصيف الآن (١٩٦٥)* يرى تغييراً هائلاً عن المنظر الذى شاهدناه عام (١٩٥٤) عندما مررنا بجمصة ولم نكن نعرف إلى أى جهة وصلنا لقلة ما فيها من معالم في ذلك الحين.

هدء الريح تماماً في تلك الليلة وبهدوئه أخذت أسراب الناموس تزحف إلى عشتنا (الكازينو) فنمنا الجزء الأخير من الليلة نوماً متقطعاً.

---

* قمت بأولى محاولاتى في إعادة كتابة مذكرات هذه الرحلة بقصد نشرها مطبوعة في عام ١٩٦٥ ولكن حالت مشغولاتى الجمة في أعمالى المتشعبة دون أتمام هذا المشروع الذى بقى معلقاً منذ ذلك الحين إلى أن أتيحت أخيراً هذه الفرصة (عام ١٩٩٤) عندما صممت على أن أتم هذه المذكرات في شكل كتاب يفيد منه الشباب.

القيام من جمصة إلى طابية العياشة

الخميس ١٢ أغسطس :

استيقظت حوالى الساعة الخامسة صباحاً بسبب البعوض الذى اشتدت وطأته فقمت لأتمشى على ساحل جمصة الجميل والحق أن هذه المنطقة كانت صالحة لإقامة مصيف ممتاز فساحلها الرملى الخالى من الصخور كما ينحدر بميل بسيط داخل البحر فيمنع تكسر الأمواج على الساحل مباشرة. كما أن الأرض المنبسطة الواقعة خلف هذا الساحل لا تحتاج إلى مجهود كبير في تخطيطها أو إزالة أى عوائق أو تلال فيها. وبهذه المناسبة فإنه ليس من الضرورى أن تصلح أى منطقة على ساحل البحر لإقامة مصيف بل يجب أن يتوافر في هذا المصيف شروط معينة تجعل من شاطئه مكان يصلح للاستحمام ومن ساحله مكان يصلح لإقامة الكابينات وغيرها من المنشآت. ولا تزال السواحل المصرية تزخر بعدد عظيم من الشواطيء التى تصلح لإقامة مصايف كثيرة ولا شك أننا باستغلال جميع هذه المصايف سوف نعمل على تنشيط حركة السياحة الداخلية كما سوف يؤدى ذلك إلى تخفيف الضغط على المصايف التقليدية مثل رأس البر وأبى قير والاسكندرية ومرسى مطروح... الخ

كان الكشافون مرهقون لدرجة عظيمة نتيجة المجهود الذى بذلوه في اليوم السابق خصوصاً وأنه كان أول تجربة لهم في الملاحة بحراً وقد أعترى أغلبهم دوار البحر ولذا رأيت أن أغض النظر عن ايقاظهم في الميعاد المبكر الذى أعتدنا عليه منذ بدء الرحلة.

وفي حوالى الساعة السابعة صباحاً أرسل إلينا مضيفنا الأستاذ حسين أبو الفتوح يدعونا لتناول طعام الأفطار فأيقظت جميع الكشافين وقد أعد الافطار بطريقة فاخرة لا تقل عن تلك التى أعد بها عشاء البارحة وبعد الافطار شكرنا لمضيفنا حسن وفادته وأكرامه لنا وودعناه وهو بين معجب من نظام الكشافة البحرية والدرجة العالية التى كان عليها كشافوا هذه الرحلة من الانتظام (الضبط والربط) التى تكاد تشبه النظام العسكرى وبين مشفق علينا لركوبنا البحر في مثل هذة الزوارق الصغيرة الحجم.

شرعنا بعد ذلك في هدم مخيمنا الصغير وفي ترتيب أدواته داخل زوارقنا ثم شرعنا

في تركيب (سكينة) القارب "سمير" التى نزعت من موضعها عند دخول مصرف جمصة في الليلة السابقة. وحاولنا اعادتها إلى موقعها في (صندوق السكينة) ولكن هذه العملية لم تكن من السهولة بمكان خصوصاً والقارب محمل بكامل حمولته ولذا أقتضى الأمر اسقاطها في (صندوقها) ثم ربطها بحبل يمر على جانبى الزورق "سمير" ويسحب الكشافون هذا الحبل من جانبى الزورق لرفعها. كما لبست معدات الغطس تحت الماء لاضبط ثقب السكينة بحيث تثبت في المسمار الذى وضع خصيصاً لتدور حوله السكينة في صندوقها.

قام الكشافون من كل من جانبى "سمير" بسحب الحبل الذى وضع تحت السكينة فرفعت إلى أعلا وقمت بالغطس تحت القارب وتمكنت من ضبط عملية نزول السكينة بعد أن أتفقت مع الكشافين على إشارة معينة لانزال السكينة تدريجياً. ولم تكن هذه العملية من العمليات السهلة خصوصاً وأن الحمولة الكبيرة قد أثرت على الهيكل الخشبى "لسمير" ولقد أدى ذلك إلى إصابة صندوق السكينة بأنبعاج أدى إلى صعوبة تحرك السكينة داخل صندوقها. وبعد عدة محاولات أستغرقت بعض الوقت نجحنا في تركيب السكينة في وضعها السليم.

قمنا بعد ذلك بتركيب المحرك الخارجى في موضعه في "بلبل" وإدارته وبدأنا رحلتنا بأن سحبنا خلفنا "سمير" ولم نجد صعوبة كبيرة في الخروج من فتحة لمصرف إلى البحر نظراً لهدوء الطقس وإنعدام الأمواج.

وما كدنا نخرج إلى عرض البحر حتى سرعان ما بدء الهواء في الحركة إلى نسيم بادىء الأمر مما ساعد على إستخدام الشراع وإيقاف المحرك ورفعه من المكان المثبت فيه في الجانب الأيمن "لبلبل" ووضعه داخل الزورق. وسار "بلبل" في المقدمة يتبعه "سمير" ولم يكن الريح بالشدة الكافية الذى يدفعنا بالسرعة التى كنا نرجوها وسرنا نغالب التيار البحرى الذى يسير من غرب البحر الأبيض المتوسط إلى شرقه ونشق طريقنا وسط هذا التيار بصعوبة بالغة.

تناولنا وجبة الغداء في القارب الذى أستمر في السير وقرب الساعة الرابعة مساءاً شاهدنا في الأفق هيكلاً ضخماً بالقرب من الشاطىء ظنناه في أول وهلة بقايا طابية قديمة ولكن ما كدنا نقترب حتى تبين لنا أن ما شاهدناه كان مركباً بحرياً كبيراً (شحط)

في البر أثناء الحرب العالمية الثانية وربما ضل الطريق ليلاً لسبب لا يزال مجهولاً. ولقد بقى المركب على هذا الحال دون إنقاذ أو إخراج للاستفادة بكميات الحديد الموجودة به. وكانت الشمس قد غابت تماماً وأخذ الليل يرخي سدوله ففكرنا في المبيت (تحت ريح) المركب الغريق لأن الساحل هناك كان مكشوفاً تماماً. حضر إلينا أحد جنود الحدود وأخبرنا بأنهم تلقوا إشارة بخصوصنا وأنهم كانوا ينتظرون حضورنا.

ودعانا عسكرى الحدود لأن نرسى تجاه طابية العياشة التى تقع قريباً من موقعنا الحالى في إتجاه الغرب فاستفسرت عن نوع الشاطىء هناك هل به مكان يصلح لرسو المراكب فعلمت أن الشاطىء هناك مكشوف أيضاً وليس به أى ظواهر طبيعية تحميه ففضلت المبيت (تحت ريح) المركب الغريق لتوفر الوقاية في حالة احتمال هياج البحر فجأة. ولكن تحت الحاح جندى الحدود أنتقلنا حيث رسونا في البحر المكشوف في هذه المنطقة أمام طابية العياشة التى تقع على مرتفع بسيط من الأرض على ساحل هذه المنطقة. وبادر حكمدار نقطة حدود العياشة وكان من أصل سودانى كما كان الحال في ذلك الحين مع أغلب جنود سلاح الحدود وأحضر لنا شاياً ساخناً كما دعانا إلى تناول طعام العشاء معه في نقطة الحدود. فأعتذرت له وأخبرته بأننا جميعاً مجهدين لأقصى حد وبأن السير إلى موقع النقطة يكاد يكون أمراً مستحيلاً بالنسبة لنا وبأن خير هدية يقدمها لنا هى هذا الشاى الذى أحضره والذى وصل في خير ميعاد له. ولا أظن أن أحداً من الكشافين قد نعم بهذا الشاى بقدر السيد إدريس قريش المعروف بحبه الشديد للشاى.

رفعنا سكينة الزورقين حتى نتمكن من الاقتراب من الشاطىء إلى أقرب مسافة ممكنة ثم قمنا بعملية نفخ القوارب المطاط ونقلنا المتاع اللازم إلى البر لنقيم المعسكر المؤقت الصغير. وكان الجو دافئاً والقمر بدراً وقد أخذ في الارتفاع ببطء إلى السماء مما يسر لنا إضاءة معسكرنا الصغير.

وأعددنا طعاماً خفيفاً وهو علبتين من البلوبيف وبعض الجبن والخبر وبطيخة ولم ننصب الخيمة في تلك الليلة لأن الجو كان دافئاً.

وأوينا جميعاً إلى فراشنا. وفي منتصف الليل استيقظت من النوم على أصوات تشبه رنين الأجراس فلم أهتم لها وظننتها في بادىء الأمر حلماً وعدت للنوم ولكن بعد فترة شعرت بقرصة شديدة في أصابع رجلى فقمت مذعوراً وخشيت أن تكون لدغة عقرب

ولكنى أطمئنيت عندما وجدت أننا جميعاً محاصرين بآلاف من أبو جلمبو وسمعت عندئذ الرنين واضحاً فقد كان أبو جليمو يقوم بعملية تنظيف علب البلوبيف بمخالبه كما سطت أسرابه على البطيخ فلم يبقى منه إلا آثار القشر.

والواقع أنه لو قام جراد الصحراء بمثل هذه الغزوة لما تمكن من القيام بما فعله أبو جلمبو هذه المنطقة من محو تام لكل ما يمكن أن يؤكل وما لا يؤكل. وما كدت أقوم من فراشى حتى وجدت الآلاف بل الملايين منه تجرى نحو البحر محدثة صوت رنين أرجلها على الرمال المغطاه بقشر المحار وأم الخلول فقمت في الحال وعملت على نظافة المعسكر من هذه القاذورات بأن ألقيت كل مخلفات الطعام إلى الماء وعدت ثانياً لاستأنف نومى وكان البحر قد هدء كثيراً لحسن الحظ وألا كنا قابلنا الكثير من الصعاب في هذا المكان المكشوف للبحر حيث لا يوجد مرفأ مناسب.

السفر من طابية العياشة إلى جزيرة نلسون

الجمعة ١٣ أغسطس :

هدأ البحر في تلك الليلة إلى درجة السكون تقريباً وقد حمدنا الله على ذلك كثيراً لأننا كنا نرسى زوارقنا في شاطىء مكشوف لا تحميه من الأمواج أو الرياح أى وقاية وعلى ذلك فإنه لو حدث أن قامت عاصفة في تلك الليلة فإنها كانت تسبب لنا قلقاً شديداً على مصير الزورقين وضرورة إتخاذ إحتياطات مضاعفة في مثل هذه الأحوال مثال ذلك إستخدام كل المخاطيف التى لدينا وربما كان يقتضى الأمر رسو الزورقين في منطقة أبعد عن الشاطىء من تلك التى رسونا فيها إذ تبين لنا أن الأمواج تأخذ في التحطيم والانقلاب في المكان الذى رسى فيه الزورقين.

قمنا مبكرين لمحاولة اكتساب بعض المسافة في هذا اليوم حيث أنه كان من المفروض أن نبيت الليلة الماضية في مدخل بحيرة البرلس بدلاً من طابية العياشة وذلك وفقاً لخطة السير التى وضعناها في بدء قيام الرحلة. وشرعنا في فك معسكرنا الصغير وترتيب متاعنا ثانياً في الزورقين "بلبل" و "سمير" مستخدمين في عملية الانتقال إليهما قوارب المطاط لرسوهما داخل البحر بعيداً عن الشاطىء وفي هذه اللحظة وصل إلينا جاويش نقطة

العياشة يحمل إلينا هدية الصباح وهى الشاى الساخن الذى رحب به جميع الكشافين أعظم الترحيب.

وكنت قد كلفت الجاويش في الليلة الماضية أن يخطر مركز خفر السواحل بعزبة البرج (دمياط) ليتصل بنقطة سواحل بوغاز رشيد ويخطرها بإحتمال دخولنا البوغاز في اليوم التالى ولكن جاويش نقطة العياشة أخبرنى بأنه حاول الاتصال بعزبة البرج ولكن نظراً للضباب الشديد الذى نزل في تلك الليلة فإن الخط التليفونى الذى يصل بعزبة البرج قد تعطل عن العمل.

فأخطرت الجاويش بمعاودة الاتصال في النهار واخطار مركز عزبة البرج بدمياط بخط سيرنا وهو إحتمال مبيتنا في الليلة القادمة في مدخل بحيرة البرلس وفي اليوم الذى يليه في بوغاز رشيد.

شرعنا في المسير فرفعنا أشرعة الزوارق وكان الريح نسيماً ضعيفاً يهب من الجنوب أى من الأرض إلى البحر وهو ما يعرف بنسيم البر وأخذنا نسير ببطء في بادىء الأمر ثم توقف الريح تماماً وسكن البحر سكوناً مطبقاً فلم نجد بداً من إستخدام المحرك الخارجى وفعلاً ركبناه في المكان الذى أعد له في الزورق "بلبل" وسرنا نقطر خلفنا "سمير". وكنا في بادىء الرحلة نعى هم هذه المرحلة من رحلتنا لأن إتجاه سيرنا فيها يكاد يكون في عكس إتجاه الريح السائدة وهى الشمالية الغربية ولذا فلو كان هناك ريح ليدفعنا لاضطررنا أن نسير في خط متعرج منه أى (نصفح ونصلح) وأن نقوم بعمل هذه المناورة البحرية التى يكرهها رجال البحر لما تسببه من تأخير في سرعة السير.

سرنا بالمحرك على هذا الحال مسافة عشرة كيلومترات تقريباً ولقد أفادنا كثيراً الوقود الذى تكرم به علينا الأستاذ حسين أبو الفتوح الذى أصر على أن يزودنا به وظننا في بادىء الأمر أننا لن نحتاج إليه في هذه المرحلة.

أخذ برج البرلس يبدو لنا في الأفق وهنا بدأ النسيم يهب من الاتجاه المعتاد وهو شمال الغرب إلى أن وصل إلى درجة تسمح بإستخدام الشراع فرفعنا المحرك الخارجى وأخذنا في رفع أشرعة الزورقين. وأنطلقنا بقوة دفع الهواء وسبقنا في هذه المرحلة القارب "سمير" وكأنه قد مل أن يقطر طوال هذه المدة الطويلة فأسرع ليقوم بعملية (تليين رجليه).

ولسبب ما لا حظت أن "بلبل" لا يدخل في إتجاه الريح بالدرجة التى يدخل فيها "سمير" مما أدى إلى تعطلنا كثيراً عن مجاراة "سمير" في سرعته إذ كان الريح يهب في اتجاه مضاد لاتجاه خط سيرنا.

وفي الساعة الواحدة بعد الظهر كنا تجاه برج البرلس وباقترابنا من الشاطىء ظهر لنا بوضوح مصيف بلطيم المشهور وكان في ذلك العهد لازال في بداية عهده ولا يحوى سوى بعض كابينات للتصييف كما وجدنا إلى الطرف الغربى من المصيف معسكر خيام كبير رفع عليه علم الكشافة المصرية.

كان من الممكن أن ننزل قليلاً إلى الشاطىء لولا أننا كنا متأخرين عن التوقيت الموضوع لرحلتنا بفارق كبير ولكن ما كدنا نغادر برج البرلس حتى أخذ الساحل يتجه غرباً كما أخذ الريح يشتد عن ذى قبل وكان هذين العاملين مشجعين لنا على السير إذ أندفع الزورقان بسرعة تزيد كثيراً عن ذى قبل.

وسبقنا الزورق "سمير" الذى تقدمنا بمسافة كيلو مترين تقريباً ولما لاحظ قائده إدريس أننا غير قادرين على اللحاق به عاد إلينا ثانياً وهنا طلبت من إدريس ألا يبتعد عنا مهما كانت الأسباب.

وفي الساعة الخامسة بعد الظهر كنا تجاه مدخل بحيرة البرلس وكان الريح قد اشتد كثيراً عن ذى قبل كما هى العادة في مثل هذه الأوقات من آخر النهار ووجدت أن الأمواج العالية تحجب الشاطىء البعيد عنا ففضلت عدم المجازفة بدخول بحيرة البرلس من فتحتها الضيقة والتى تغطيها الأمواج ورأيت من الأصوب أن نواصل السير إلى رشيد. وبعد أن تشاورت مع إدريس وباقى الكشافين قررنا استئناف الملاحة ليلاً وأن يكون ذلك بمثابة تدريب عملى للكشافين على أعمال الملاحة ليلاً.

وكان أمامنا أحد الحلين: الأول أما أن نتبع الساحل المتعرج وفي هذه الحالة نقطع مسافة أطول في الوصول إلى رشيد ولكن من الناحية العملية يعتبر أكثر أماناً نظراً لقرب الساحل وإمكان الوصول إليه في حاله حدوث أى طارىء. والحل الثانى أن نسير على إتجاه زاوية رشيد في خط مستقيم وفي هذه الحالة نبتعد كثيراً عن الشاطىء ولكن المسافة التى نقطعها أقصر. ولقد فضلت الطريقة الأخيرة لأنه أتضح لنا أنها أيضاً أكثر أمناً من

الملاحة قريباً من الشاطىء والتعرض إلى الاصطدام ببعض الصخور الغير واضحة في الظلام أو التعرض للأمواج العالية والتى تزداد خطورتها عندما تتكسر بالقرب من الشاطىء.

ضبطنا البوصلة على زاوية السير من البرلس إلى رشيد ثم طلبت من إدريس أن يسير خلفنا بالقارب "سمير" وألا يتقدمنا مهما كانت الأسباب كما طلبت منه أن يعلق فانوس مضيىء في مكان عال على صارى القارب "سمير" كما فعلنا نفس الشىء في القارب "بلبل" وأتفقت مع إدريس على الاشارة التى نتبعها في حالة طلب أحد الزورقين أى نجدة من الزورقين الآخر. ثم قمنا بإنزال شراع المقدمة الكبير ووضع الشراع الصغير بدلاً منه زيادة في إحتياطات الأمن وخوفاً من اشتداد الريح فجأة فتصبح هذه العملية في ظلام الليل من العمليات المصحوبة بصعوبة كبيرة.

طلبت من جميع الكشافين أن يلبسوا بعض الملابس الصوفية نظراً لبرودة البحر ليلاً حتى في الصيف كما نظمنا أيضاً أعمال المناوبة على جميع الكشافين بحيث يعمل نصف الطاقم في كل زورق بينما يستريح النصف الآخر داخل مظلة الزورق انتظار لدوره في المناوبة التالية.

ثم أخذنا في ضبط سرعة الزورقين بحيث يسيران بسرعة واحدة ولقد أقتضى ذلك أن يلقى كل من الزورقين بحبل من المؤخرة في آخره (فرميلة) وهى قطعة من الحبل المجدول والتى توضع كمانع للصدمة بين الزورقين وبين أى جسم آخر يرتكز عليه القارب منعاً من الاصطدام وتخفيفاً من شدته. فإذا أردنا زيادة سرعة أحد الزورقين سحبنا الحبل المدلى من المؤخرة قليلاً أو رفعناه تماماً من الماء وبذا تقل المقاومة في الماء وتزداد سرعة ذلك الزورق. وبالعكس إذا أردنا إبطاء سرعة الزورق أطلنا الحبل من المؤخرة فتزداد مقاومة ماء البحر له وبذا تقل سرعة القارب.

وأخذ القاربان يسيران على هذا الحال وبدأ الظلام تدريجياً والقاربان يشقان طريقهما بهمة تدفعهما الرياح المناسبة. وهنا يجدر بى أن أكون صريحاً فلقد أنتابنى بعض المخاوف لما قد يحدث لنا وسط ظلام الليل في هذه المنطقة البعيدة عن الشاطىء إذ كنا نبتعد حوالى ١٥ كيلو متر عنه وكانت هذه العملية أولى تجاربنا في الملاحة ليلاً ولكن ما أتخذناه من إحتياطات للسير مقتربين من بعضنا البعض وبسرعة واحدة وأطمئنانى إلى

مقدرة إدريس على قيادة "سمير" كل ذلك بدد من مخاوفى وشجعنا على الاستمرار في السير ليلاً.

وبعد قليل أخذت النجوم تبدو بوضوح في قبة السماء ولقد ساعدنا ذلك كثيراً على الملاحة ليلاً حيث أن الملاحة بواسطة البوصلة عملية شاقة في القوارب الصغيرة خصوصاً إذ كان البحر مضطرباً وذلك لأن الأمواج التى تصطدم بمقدمة الزورق تدفعه دائماً ليحيد عن الاتجاه المقصود وكنا نجد بعض الصعوبة في قراءة البوصلة في الظلام ووجدنا أنه من الأسهل كثيراً أن نختار أحد النجوم في مقدمة القارب عندما يكون القارب في الاتجاه الصحيح الذى نرغب السير فيه ثم نحافظ دائماً على أن نضبط دفة القارب ليسير في إتجاه ذلك النجم ولقد وجدنا عملياً أن هذه الطريقة أدق وأسهل كثيراً من النظر إلى البوصلة في كل لحظة. ولكن يجب أن نلاحظ أنه نظراً لأن جميع النجوم والكواكب (ما عدا النجم القطبى) تبدو وكأنها تتحرك بالنسبة لنا في مسار دائرى من الشرق إلى الغرب فيجب أن نراعى وضع النجم الذى أخترناه في السماء لنسير على إتجاهه بين كل حين وآخر وأختيار نجم آخر كلما بعد النجم المختار عن الاتجاه الصحيح لخط السير (وذلك نتيجة لدوران ذلك النجم في السماء كما ذكرنا).

وفي طريقنا قابلنا بعض مراكب الصيد الآلية والمعروفة باسم (بلانس) وهى مراكب تستخدم شباك الجر في الصيد فتسحب هذه الشباك بقوة محركاتها التى ترعى في اختيارها القدرة على القيام بهذه العملية. ولقد أعادت رؤية هذه المراكب في ظلام الليل الطمأنينة إلى نفوسنا.

ثم أخذ القمر يرتفع في كبد السماء منيراً للبحر تدريجياً كما أخذت الرياح تقلل من شدتها فحمدت الله على ذلك والواقع أن كل شيء كان يسير على غاية ما نصبو إليه.

وفي حوالى الساعة العاشرة مساء بدأنا نشاهد في الأفق البعيد في مقدمة "بلبل" ضوء متقطع يسطع أولاً باللون الأحمر ثم يختفى ليعقبه ضوء أبيض اللون فعلمت أنها العلامات المميزة لفنار رشيد وتذكرت هذه العلامات من الرحلة التى قمنا بها في العام الماضى بالزورق "بلبل" نفسه مع إدريس وأحمد صبح من الاسكندرية إلى القاهرة عن طريق فرع رشيد.

ولقد زادت رؤية ضوء فنار رشيد من اطمئناننا خصوصاً وأنه ظهر لنا في الاتجاه الصحيح ولقد أغنانا ضوء فنار رشيد عن إستخدام البوصلة أو النجوم وأن كنا بين الحين

والآخر نعاود قرائتها زيادة في التأكد من أننا نتبع الاتجاه الصحيح.

وقدرت أننا سوف نصل إلى رشيد حوالى الساعة الواحدة صباحاً لأن ضوء الفنار هذا يمكن رؤيته في المراكب الصغيرة والبحر معتدل من مسافة ٣٠ كيلومتراً وكلما ازداد إرتفاع موقع الرائى كلما زادت مسافة الرؤية ولكن الريح أخذت تنخفض سرعته تدريجياً وبالتالى إنخفضت سرعة الزورقين ولقد تأثرت سرعة "سمير" بهدوء الريح فقلت كثيراً عن سرعة "بلبل" ولقد اضطررنا عدة مرات أن نعود "يبلبل" إلى الخلف لازدياد المسافة بيننا وبين "سمير" وخطر لى أن نقطر "سمير" خلف "بلبل" بحبل ولكنى استبعدت هذا الاجراء لصعوبة تنفيذه ليلاً من ناحية ولاحتمال نشاط الريح مرة ثانية من ناحية أخرى.

وكان التعب قد أخذ منا جميعاً مأخذاً كبيراً حيث مضى علينا ما يقرب من عشرين ساعة في سير متواصل وكنت أسمع إدريس ينقر بيديه على مركبه وظننت في بادىء الأمر أنها علامة من علامات الطرب لقرب وصولنا الاسكندرية ولكنى علمت بعد ذلك أنه كان يفعل ذلك ليبقى يقظاً من شدة أعيائه.

وزاد من ارهاقى أن اهتزاز القارب مع الأمواج بحركة منتظمة وعلى وتيرة واحدة كان باعثاً على النوم فطلبت من سليم شكور وكان قد نام وأرتاح بعض الوقت داخل المظلة أن يتولى قيادة "بلبل" بدلاً عنى. واستلقيت في قاع "بلبل" ورحت في سبات عميق. ورغم أننى لم أغفو سوى نصف ساعة تقريباً فقط ألا أننى أفقت وقد تجدد نشاطى وعدت مرة ثانية لقيادة "بلبل" بدلاً من سليم.

وأخيراً وصلنا رشيد الساعة الثالثة صباحاً وكان تصميمنا في بادىء الأمر أن ندخل بوغاز رشيد وأن نبيت هناك وأن نقوم في الصباح لنصل إلى الاسكندرية في آخر النهار.

ولكن ما كدنا نقترب بعض الشيء من بوغاز رشيد حتى قابلتنا مياه الفضيان المتدفقة من مصب رشيد وظهر لونها البنى واضحاً في ضوء القمر وفي هذه اللحظة ظهر جسم ضخم بجوار "بلبل" سمعناه يشهق بصوت عال ثم أختفى في الماء وعاد للظهور ثانياً بجوارنا وكرر حركاته هذه عدة مرات فأستولى علينا الخوف في بادىء الأمر وأخيراً تبين لنا أنه حيوان الدرفيل ولقد شاهدت الدرفيل مراراً كثيرة قبل ذلك ولكن من مسافات بعيدة وكانت رؤيته في هذه المرة فجأة في وسط الظلام وعلى هذه المسافة القرَيبة جداً من زورقنا وبهذه الضخامة إذ كان طول جسمه لا يقل عن ثلاثة أمتار ثم الاستماع إلى

شهيقة الشديد وهو يشفط برئتيه القويتين هذه الكميات الضخمة من الهواء فتحدث هذا الصوت العال كل ذلك آثار الفزع في نفوسنا جميعاً.

وأستمر الدرفيل يسير بجوار زورقنا مسافة طويلة يكرر حركاته من غطس تحت الماء ثم العودة للظهور قريباً جداً من القارب حتى ليكاد يلمسه ثم العودة للشهيق بصوت مخيف ثم الغطس ثانياً تحت سطح الماء فأخذ الخوف يزول منا تدريجياً وتحول بعد ذلك إلى نوع من الألفة. وعندما فارقنا بعد أن صحبنا مسافة طويلة تمنينا لو عاد للظهور مرة ثانية لنستأنس به.

ولقد علمت بعد ذلك أن الدرفيل من الحيوانات الأليفة للصيادين الذين يعتبرونه صديقاً للانسان وعدو لسمك القرش المفترس. كما أن هناك أسطورة يزعم البعض بمقتضاها أنه في حالة غرق المراكب في عرض البحر فإن الدرفيل يساعد على إنقاذ الأحياء الغرقى من ركاب هذه المراكب بدفعهم نحو البر. ولكنى أعتقد أن ذلك مجرد أسطورة لم يثبت بالدليل القاطع صحتها.

والدرفيل من الحيوانات الثديية وله رئتين يتنفس بواسطتهما وهو يميل لمداعبة المراكب فيرافقها لمسافات طويلة في عرض البحر وأذكر بعد هذه الحادثة أننى ذهبت مرة للصيد في البحر الأحمر وكنت أستقل أحد لانشات الصيد الصغيرة ذات محرك وفجأة وجدنا أنفسنا محاطين بفريق من حيوان الدرفيل في وضح النهار وقد أخذت هذه الدرافيل تطفو وتغطس في وثبات منتظمة وعلى مسافات قريبة جداً من القارب وكأنها تداعبنا كما أخذ أثنين من هذه الدرافيل يسيران في مقدمة زورقنا لمسافة طويلة حتى بعد أن فارقنا باقى الدرافيل. ولكن حيوان الدرفيل ليس دائماً بهذه الوداعة فلقد علمت من صيادى السردين أن الدرفيل يهاجم في بعض الأحيان شباك صيد السردين عندما تكون قد أصابت صيداً وفيراً فيفتك بالسردين ويمزق الشباك شر ممزق.

تقدمنا عن "سمير" قليلاً وحاولنا دخول بوغاز رشيد ولكنى وجدت أمواج البحر تنقلب عالياً نتيجة لتغير الكثافة بين ماء النيل وماء البحر من ناحية ونتيجة اصطدام تيار ماء النيل العذب في إتجاه مضاد لأمواج البحر من جهة أخرى. وهى الظاهرة التى لمسنا أثرها بوضوح لدى خروجنا من رأس البر ولذا رأينا العدول عن ذلك لأن محاولة دخول بوغاز رشيد في مثل هذا الوقت من الليل ووسط الأمواج يعتبر مجازفة غير مأمونة العواقب.

قررت أن نستأنف السير إلى جزيرة نلسون وهى تبعد عن مكاننا الحالى حوالى ٣٠ كم وقد ركب عليها فنار صغير حاولنا رؤيته من مكاننا في رشيد فلم نتمكن رغم أن المسافة لا تتعدى ثلاثون كيلومتراً كما ذكرت.

ضبطنا البوصلة على الاتجاه الجديد وأخبرت إدريس بأننا سنتجه إلى جزيرة نلسون مباشرة. وكان الأعياء قد أخذ منى مأخذاً كبيراً وزاد من تعبى أن القارب "بلبل" كان يميل على جانبيه مع الريح وتصادف في ذلك اليوم أن سقطت إحدى زجاجات الكوكاكولا الفارغة تحت أرضية الزورق "بلبل" وأخذت تتدحرج كلما مال الزورق من إحدى جانبيه إلى الجانب الآخر محدثة صوتاً مقلقاً للراحة خصوصاً وأنه يحدث في فترات منتظمة. ولم يكن التخلص من ذلك الصوت الرتيب المزعج بالأمر السهل أثناء سير الزورق في عرض البحر لأن ذلك كان يقتضى إخراج كافة الأمتعة ومعدات المخيم المكدسة فوق الأرضية الخشبية الموضوعة في قاع "بلبل" ولذا لم يكن هناك بد من الرضوخ للأمر الواقع.

الوصول إلى سيدى بشر ظهراً

السبت ١٤ أغسطس :

استمرينا في سيرنا في إتجاه جزيرة نلسون وأخذ فنار رشيد يبتعد خلفنا تدريجياً كما بدء الظلام ينحسر تدريجياً أمام ضوء الشمس الذى بدأت تباشيره تلوح في الأفق ولاحظت أن سرعة "سمير" لازالت بطيئة كثيراً عن زورقنا فأخبرت إدريس قائد "سمير" بأننا سنسبقهم إلى جزيرة نلسون وطلبت إليه أن يلحق بنا إلى هناك.

وفي هذه اللحظة بدأت أشعر بنوع من الطمأنينه فلقد قارب الجزء الأول من رحلتنا على النهاية بخير والحمد لله والزورقين يسيران بحالة مرضية ولقد أدى هذا الشعور إلى تخفيف حدة توتر الأعصاب التى لازمتنى منذ بدء الملاحة ليلاً وهنا بدأت أشعر بالتعب والأعياء في جسمى وقد بلغ منى حداً كبيراً فطلبت إلى سليم شكور أن يمسك بدفة "بلبل" وأن يتولى بشرى مراقبة إتجاه البوصلة ثم أنطرحت في ذلك الجزء الصغير الخالى في قاع "بلبل" ورحت في سبات عميق. وكانت الساعة حوالى الرابعة والنصف صباحاً.

أستيقظت في الساعة السابعة والنصف لأرى الشمس قد أرتفعت في السماء ونظرت في مقدمة "بلبل" فظهرت جزيرة نلسون في الأفق بوضوح كما نظرت خلفنا فوجدت "سمير" يبتعد خلفنا ببضعة كيلومترات ولازال يسير بسرعته البطيئة فحمدت الله على سلامة الوصول وعلى نجاح أولى تجاربنا في الملاحة ليلاً. وبعد ساعة تقريباً وصلنا إلى جزيرة نلسون وربطنا "بلبل" على السقالة في الناحية القبلية من الجزيرة وكم كانت سعادتنا عظيمة عندما بدأنا السير فوق أرض الجزيرة وكان أهم واجب علينا هو عمل (فرش متاع)* لكل معدات "بلبل" فأخرجنا كل ما كان موجوداً في الزورق من أمتعة ومعدات وكان أغلبها قد تعرض للبلل أثناء هذه الرحلة ونشرناها لتجف في أشعة الشمس ثم قمنا بأعمال نظافة القارب من الداخل والخارج وبعد الانتهاء من هذه العمليات قمنا بعد ذلك بجولة في هذه الجزيرة التاريخية التى شهدت إحدى المعارك الفاصلة في تاريخ العالم عندما قام الأميرال نلسون قائد الأسطول البريطانى بالهجوم المباغت على الأسطول الفرنسى الذى نقل حملة نابليون من فرنسا إلى مصر في عام ١٧٩٨ وكان الأسطول الفرنسى يرابط في خليج أبى قير بعد أن أنزل نابليون وجنوده في الاسكندرية (خليج الدخيلة) ففاجأه نلسون في عصر اليوم الأول من أغسطس وأخذ الأسطول الفرنسى على غرة ولم يكن على إستعداد لهذا الهجوم ولم تنقض تلك الليلة حتى كان الأسطول الفرنسى قد دمر عن آخره ولم ينج منه سوى أربع قطع بحرية هربت في فجر اليوم التالى. وكان نتيجة لموقعة أبى قير وتدمير أسطول نابليون أن أنقطعت المواصلات بين الحملة الفرنسية وفرنسا وأنتهى الأمر باستسلام الفرنسيين وعودتهم إلى بلادهم ولكن آثار الحملة الفرنسية رغم قصر المدة التى مكثتها في مصر كانت هامة للغاية. فلقد أدخل نابليون أول مطبعة عرفتها البلاد كما أدخل الكثير من النظم الحديثة في ذلك العهد إلى مصر.

* (فرش متاع) هو اصلاح متداول في القوات المسلحة لأجراء يقوم به القائد عندما يرغب في التفتيش على العتاد الذى في حيازة جنوده والتأكد أنه في حالة جيدة وخال من أى عيوب وأنه كامل ولا ينقص أى أجزاء.



(صورة رقم ٢٢)

أخذ الخاطيف الثلاث التابعة لأسطول نابليون الذى أغرقه نلسون في خليج أبى قير وقد أنتشل اللواء حسن رجب هذه الخاطيف الثلاث عام ١٩٥٦. واحتفظ بأصغرها حيث أقامه في مدخل القرية الفرعونية التى أقامها عام ١٩٨٠ في جزيرة يعقوب بالجيزة؟

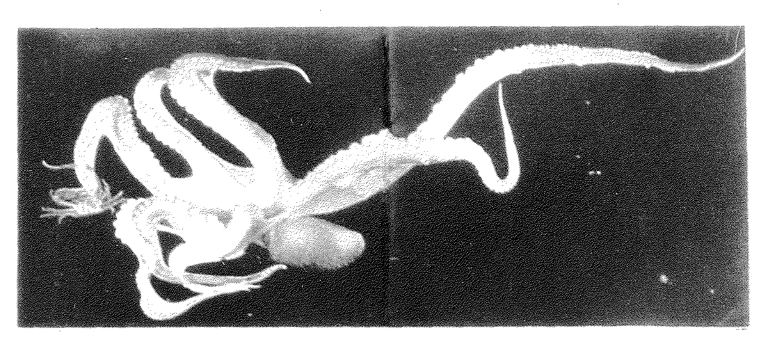
(صورة رقم ٢٣)

قنفد البحر (الرتيسا) وسط السخور في سيدى بشر.



(صورة رقم ٢٤)

طبق كبير من الريتسا قنفد البحر التى قام بصيدها حسن رجب لتدريب الكشافين على صيدها وأكلها.

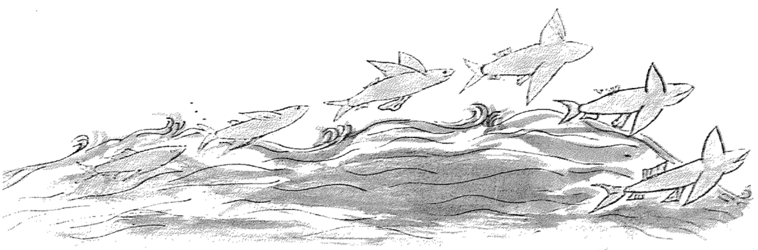


(صورة رقم ٢٥)
حيوان الأخطبوط.

سليم شكور

(صورة رقم ٦٣)

السمك الطائر.



بقايا حطام الأسطول الفرنسى الغريق في خليج أبى قير

ولقد تمكنت جمعية الكشافة البحرية من الحصول على ثلاث مخاطيف حديدية من أشلاء أسطول نابليون الذى دمره الأميرال نلسون في موقعة أبى قير البحرية والذى باغت فيها نلسون الأسطول الفرنسى وهو رابط في مرساه بخليج أبى قير يوم أول أغسطس ١٧٩٨. أما كيفية الحصول على هذه المخاطيف الثلاثة فلذلك قصة طريفة أجملها في الآتى:

في صيف عام ١٩٥٦ قررت مصر إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى الذى دعت إليه كافة الدول العربية المشتركة في حركة الكشافة. ولقد أختارنى السيد حسين الشافعى وزير الشئون الاجتماعية والمشرف العام على حركة الكشافة لتولى شئون إقامة هذا المعسكر الذى تقرر إقامته في منطقة أبى قير على مساحة ٩٢ فداناً من الأراضى التى كانت ملكاً لعائلة الأمير عمر طوسون والتى أستولت عليها إدارة الأموال المصادرة.

وتصادف في ذلك الحين أن تقدم أحد اليونانيين الذين يقومون بصيد الأسفنج وحصل على تصريح من محافظة الاسكندرية بالبحث عن بقايا أسطول نابليون القابع في خليج أبى قير. وتم الاتفاق في هذا التصريح على أنه في حالة اكتشاف أى أسلحة أو معدات ذات طابع حربى فتسلم للحكومة المصرية. على أن أى أشياء أخرى ذات طابع مدنى فتكون من نصيب ذلك الغواص اليونانى.

ولما كان الغوص تحت الماء من الرياضات المحببة لنفسى وكنت أمتلك معدات غطس كاملة فلقد عرضت على ذلك اليونانى أن أتعاون معه بمعدات الغوص التى أمتلكها وأن أتقاسم معه أى معدات أتمكن بوسائلى من العثور عليها. ولما كانت المنطقة التى حصل الغواص اليوانى على أمتياز البحث فيها شاسعة المساحة لذا فإن الغواص صاحب الامتياز رحب بهذا الغرض خصوصاً وأنه كان يتوقع بأننى (غشيم) ولن أعثر على أى شىء بالمرة. ولكنى وبعد مجهود مضنى للغاية توصلت إلى إكتشاف مواقع ثلاث من السفن الفرنسية الغريقة في مناطق تبعد عن مكان البحث على عمق يتراوح بين ١٥ و ٢٠ متراً

ولكنى لم أتمكن من التعرف على أسمائها لأنها كانت جميعاً مغطاه بكميات هائلة من الرمال والأعشاب البحرية التى غطتها تماماً.

ولكن يشاء حسن الحظ أن عثرت على أطراف الجنازير الحديدية التى تربط هذه المراكب بمخاطيفها. وبطبيعة الحال أدعى الغواص اليونانى صاحب المشروع بملكيته لهذه المخاطيف ولكنى أقنعته بالتنازل عنها لجمعية الكشافة البحرية مقابل أن اسمح له بأخذ الجنازير الحديدية التى كانت تربطها.

ولكن يبدو أن هذه الصفقة كانت خاسرة لصاحب المشروع لأنه بمجرد أن أخرجنا المخاطيف الثلاث والجنازير الحديدية التى تربطها إلى الشاطىء وتركناها بضع أيام لتجف حتى تحولت الجنازير إلى كتل من الصدأ ولم يستفد منها صاحب المشروع بأية فائدة وبقيت المخاطيف الثلاثة التى وضعنا منها مخطافين على بوابة معسكر الكشافة البحرية بأبى قير وتركنا المخطاف الثالث وكان أصغرهم ملقى على الرمال أمام المعسكر.

قمنا بعد ذلك بجولة في جزيرة نلسون وكان يكسو الجزيرة في ذلك الوقت زهر النرجس الأبيض العطر الرائحة فأخذ كل من بشرى وسليم وأحمد مصطفى في جمع أزهار هذا النبات الجميل وتطلعت من قمة جزيرة نلسون إلى قرية أبى قير وتمنيت أن يكون للكشافة معسكراً في هذه البقعة الجميلة وكأن باب السماء كان مفتوحاً في هذه اللحظة فأستجاب الله إلى دعائى والآن يوجد بأبى قير أكبر معسكر للشباب أقيم بمناسبة أقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى في يوليو عام ١٩٥٦. كما يوجد بها معسكر الكشافة البحرية ويعتبر نموذجى إذ شمل كل ما يلزم لأغراض الكشافة البحرية من معدات التدريب. كما يشرف المؤلف ويسعده أن ساهم في إنشاء هذين المعسكرين بنصيب متواضع.

وبعد ساعة من وصولنا إلى جزيرة نلسون شاهدنا "سمير" يمر من الناحية البحرية للجزيرة ويبدو أن إدريس وجماعته لم يلحظوا أننا رسينا على الجزيرة فأستمروا في سيرهم تجاه الاسكندرية. فصعدنا إلى أعلى جزء في الجزيرة وأخذنا نلوح بالاشارات "لسمير" وفعلاً تنبه إلينا طاقمه وغير إتجاهه وأخذ يقترب من الجزيرة.

كان فرح الكشافين عظيماً عندما ألتأم شملهم ثانياً فوق جزيرة نلسون بعد هذه الرحلة الشاقة الطويلة وشرع طاقم "سمير" في تنظيم معدات قاربه وفي أعمال نظافته تمهيداً لدخول سيدى بشر حيث قررنا إقامة معسكرنا فوق جزيرة سيدى بشر.



صورة رقم (٢٠)
الوصول إلى سيدى بشر وإقامة معسكرنا فوق الجزيرة يرى الكشافون من اليمين إلى اليسار:
سليم شكور - إدريس - عزت - بشرى كامل - حسن حمزة



صورة رقم (٢١)
المخيم الذى أقيم للكشافين فوق جزيرة سيدى بشر خلال الفترة من ١٥ - ٢٤ أغسطس ١٩٥٤ - بدء تدريب الكشافون

بدأنا رحيلنا من جزيرة نلسون حوالى الساعة الحادية عشرة صباحاً وسرنا في إتجاه الاسكندرية فمررنا أولاً بأبى قير ثم بقصر المنتزة وأخيراً وصلنا سيدى بشر وكان حال الطقس عظيماً للغاية.

وفي سيدى بشر قابل الكشافون أهاليهم وأصدقائهم ومعارفهم الذين كانوا يقضون أجازة فصل الصيف هناك فأقبلوا يهنئونهم على سلامة الوصول وكانت مظاهرة كبيرة وتعد نصراً عظيماً للكشافين البحريين.

وبالوصول إلى سيدى بشر كان قد مضى على الكشافين ما يزيد عن الثلاثين ساعة في سفر مستمر منذ غادرنا طابية العياشة دون أى راحة أو نوم مريح ولا شك أن هذا الجزء من رحلتنا كان أعظم تدريب توج هذه الرحلة التاريخية بأكبر نصر للكشافين البحريين الذين قاموا بها.

تركت الكشافين البحريين في جزيرة سيدى بشر بعد أن أطمئنيت على حالهم وأن كل وسائل الراحة في حدود إمكانياتنا متوفرة لهم وعدت إلى منزلى فوجدت أن الغداء كان جاهزاً ولكنى رفضت كل أكل لأن ما كنت أشعر بشدة الحاجة إليه هو النوم والنوم العميق فقط ولذا طلبت عدم إيقاظى بأى حال من الأحوال ونمت في ذلك اليوم من الساعة الثانية بعد الظهر حتى الساعة الخامسة من صباح اليوم التالى وعند أستيقاظى في ذلك الصباح شعرت كأنى واقف على سطح مركب يتمايل مع موج البحر ذات اليمين تارة وذات اليسار تارة أخرى ولقد ظل هذا الشعور يلازمنى عدة أيام إلى أن زال تدريجياً بعد ذلك.

الفترة من ١٥ أغسطس إلى ٢٤ أغسطس ١٩٥٤

رأينا قضاء هذه الفترة في معسكرنا بجزيرة سيدى بشر وذلك لاعطاء فرصة للكشافين للراحة ولاستكمال التدريب واتمام الاستعداد للرحلة الكبرى من الاسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة.

ولقد وضعنا برنامجاً للتدريب يشمل الآتى:

١ - إعداد مخيم كامل بكل مرافقه بجزيرة سيدى بشر.

٢ - إعداد الزورقين "بلبل" و "سمير" للرحلة المقبلة وإصلاح كافة الأجزاء التى أصيبت

بعطب أو تلف خلال الرحلة السابقة ثم تعديل أحمال الزورقين والاستغناء عن المعدات التى ثبتت لنا من تجربة الرحلة السابقة أنه في الإمكان الاستغناء عنها.

٣ - إعداد برنامج يومى للتدريب يشمل توزيع أعمال المعسكر ونوبات العمل والحراسة على الكشافين وترتيب نظام التموين اليومى. ثم التدريب على التجديف والسباحة والغطس تحت الماء كما تعلم أغلب الكشافين طرق صيد قنفد البحر (الريتسة) التى تكثر في صخور منطقة سيدى بشر.

وكذا التدريب على إستخدام الأعلام الصغيرة في الاتصال بواسطة الاشارات.

٤ - إعداد رحلات يومية قصيرة بالزورقين "بلبل" و "سمير" يدرب الكشافون خلالها على أعمال الملاحة وقراءة البوصلة والخرائط وكذا أعمال الإنقاذ. وكيف يمكن إنقاذ شخص على شفا الغرق أو شخص سقط من المركب أثناء سيرها وماهى الإجراءات التى يتخذها الكشاف لتغيير إتجاه زورق ليعود ويلتقط ذلك الشخص الذى سقط من زورق في البحر.

٥ - وتشمل أعمال التدريب أيضاً طريقة الدخول بالشراع على مرسى أو رصيف وكيف يمكن إجراء المناورة اللازمة بحيث تهدأ سرعة الزورق لدى الدخول بالشراع وكذا أعمال الرسو في عرض البحر على علامة أو عوامة (شمندورة) ومثل هذه المناورات تحتاج إلى يقظة وتوقيت دقيقين.

كل هذه الأعمال يجب على الكشاف البحرى أن يجيدها إجادة تامة قبل الإقدام على إحدى الرحلات بالزوارق الشراعية.

وأخيراً وليس آخراً ضرورة إجادة السباحة إجادة تامة كشرط أساسى من شروط الالتحاق بالكشافة البحرية. على أننا لا نستنتج من كل ما ذكر أن الكشافون كانوا يقضون طوال اليوم في التدريب المتواصل المرهق فإن لديهم فترات كافية للمتعة والترفية عن النفس. ففى الأوقات التى كانوا يفرغون فيها من أعمال التدريب كانوا يقضون أوقاتهم في المطالعة أو لعب الشطرنج أو النرد (الطاولة). ولا شك أن مصيف سيدى بشر كان يزخر كعادته دائماً بوسائل المتعة والترفية.

وفي خلال الفترة التى أقام فيها الكشافون بمعسكر جزيرة سيدى بشر نشرت الكثير

من الصحف والمجلات أخبار رحلة الكشافين البحريين من القاهرة للاسكندرية وذاعت أخبارهم فأنضم إلى معسكرهم عدد كبير من فتيان الكشافة كما أستهوت هذه المغامرة نفوس الكثير من الشبان الذين يهوون الرياضات البحرية فأقبلوا يطلبون الانضمام لجمعية الكشافة البحرية.

والآن وقد مكث الكشافون فترة تدريب طويلة في جزيرة سيدى بشر يجدر بنا هنا أن نذكر شيئاً عما يتعلق بمنتجات الثروة المائية في هذه المنطقة وسنبدأ أولاً بالكلام عن قنفد البحر (الريتسة) وطرق صيده.

قنفد البحر (الريتسة)

قنفد البحر وكما هو معروف باسمه الدارج لأهل الاسكندرية (الريتسة) حيوان بحرى من فصيلة (الجلد شوكية) صورة رقم (٢٣) وهو مستدير الشكل وله شوك في غلاف جسمه الخارجى ويعيش (الريتسة) (في ملزمة الصور الملونة المرفقة بين صفحة ٨١,٨٠) ملتصقاً بالصخور. والناحية التى يلتصق منها هى التى فيها فمه الذى يوجد في منتصف الجزء العلوى من غلافه الخارجى. وليس لقنفد البحر أى جهاز بصرى للرؤية. وعلى كل حال فهو ليس في حاجة إليه لأنه يتحرك ببطء جداً وفي نطاق ضيق للغاية. وبفضل الدرع الشوكى لقنفد البحر فإن عملية مهاجمته بواسطة الأسماك أو أى أحياء مائية أخرى يكون متعذراً جداً.

ويلاحظ أن أنواع الريتسة الموجودة بمنطقة الاسكندرية توجد على ألوان كثيرة مختلفة فمنها أصفر غامق وبنى وأزرق وأسود وبنفسجى... ألخ وتبدو هذه الألوان زاهية جداً في الماء ويتصادف أن يجد الانسان في جحر واحد مجموعة مختلفة الألوان من هذا الحيوان.

كما يلاحظ أيضاً أن نوع قنفد البحر الصالح للأكل هو ذلك النوع الموجود بمنطقة الاسكندرية أما الأنواع التى توجدفي المنطقة الواقعة إلى غرب مدينة الاسكندرية حتى السلوم أو الأنواع الموجودة في البحر الأحمر فهى أكبر كثيراً في الحجم عن تلك الموجودة بمنطقة الاسكندرية ولكن المعروف أنها لا تؤكل بل يقال أن بعض أنواعها سام.

ويعيش قنفد البحر ملتصقاً بالصخور كما ذكرنا على أعماق تتراوح بين نصف المتر وعدة أمتار وفي العادة كلما زاد العمق الذى يعيش فيه كلما كبر حجمه ولكن صيده

يصبح في هذه الحالة عملية شاقة إذ يضطر الصياد في هذه الحالة إلى كتم نفسه مدة أطول. على أن صيادو الريتسة يفضلون المناطق التى تتراوح أعماقها بين مترين وثلاثة أمتار.

ولصيد الريتسة يستخدم الصياد قناعاً يلبسه فوق وجهه للرؤية تحت سطح الماء وكذا زعانف من المطاط يلبسها في رجليه لتساعده علي الهبوط بسرعة تحت سطح الماء وكذا للصعود بنفس السرعة ويحمل الصياد معه كيساً لوضع الريتسة التى يصطادها فيه كما يحمل بيده مسمار مدبب طوله (حوالى ٣٠سم). ويطفو الصياد على سطح الماء ووجهه نحو قاع البحر وبمجرد رؤيته لمجموعة من الريتسا في القاع يهبط إلي مكانها ويدفع المسمار في جانب الريتسة ويراعى ألا يمس درعها الهش إذ أنه أقوى قليلاً من قشر البيض الكبير الحجم.

وبمجرد أن تشعر الريتسة بأن جسماً صلباً لمس شوكها يأخذ هذا الشوك في الانكماش وتساعد هذه الخاصية الصياد على اقتلاعها من وكرها مستخدماً المسمار كعتلة يدفع بها الريتسة خارج الوكر ثم يمسكها بيده الثانية التى تكون خالية من أى معدات لهذا الغرض ثم يضعها في الكيس.

ويراعى في صيد الريتسة ألا يحاول الصياد إستخدام أصابعه للمساعدة على اقتلاعها من وكرها بل يجب أن تتم هذه العملية بالكامل بواسطة مسمار الصيد لأن أى محاولة بالأصابع تؤدى إلى دخول شوك الريتسة الحاد في جلد الأصابع ويسبب ذلك بعض الألم كما أن استخراجه بأبره حادة فيما بعد من الأصابع عملية دقيقة ومؤلمة.

كما يراعى أيضاً ألا يلمس جسم الصياد الكيس الذى يجمع فيه الريتسة بل يجب أن يكون دائماً بعيداً عن جسمه لأن أى حركة أثناء السباحة قد تصدم الأرجل أو أجزاء أخرى من جسمه في الكيس الذى يحوى الريتسة بعنف وهذا يؤدى بالتالى إلى دخول الشوك في جسم الصياد ولذا يجب الحرص دائماً على تلافى ذلك.

وهناك مسألة أخرى يجب على الصياد مراعتها وهو عدم إستخدام يديه إطلاقاً أثناء عملية الصيد لمسح وجهه بها أو وضعها على أى جزء من جسمه. ذلك لأن الريتسة تعيش دائماً وسط حيوانات هلامية بدائية لها شعور رخوة قصيرة وتتغذى الريتسة على هذه الحيوانات ولكن هذه الحيوانات تفرز مادة تلهب سطح الجسم إذا لمسته ولذا يجب الحذر من لمس الوجه باليد أثناء الصيد.

ويلاحظ الصياد أثناء عملية الصيد أنه بمجرد انتزاع أى ريتسة من وكرها تتجمع الأسماك بكثرة حول المكان الذى انتزعت منه للغذاء على الأعشاب والحيوانات التى كانت تكمن في هذا الموقع والتى كان من الصعب على الأسماك الوصول إليها لأن الريتسة تحمى بشوكها هذه البقعة.

كما يلاحظ أيضاً أن (بطارخ) الريتسة وهى الجزء الذى يؤكل داخل جسمها تشكل غذاء شهى للأسماك وإذا حدث بطريق الصدفة أن أصاب مسمار الصياد جسم الريتسة الخارجى وكسره وبدأت البطارخ تخرج منه فنجد في هذه الحالة أنواع كثيرة من الأسماك تتسابق بل وتتصارع لتفوز بنصيب من هذا الغذاء الشهى. وقد تجرنا هذه الخاصية العجيبة إلى التفكير في إستخدام (بطارخ) الريتسة كطعم لصيد الأسماك. أو كمادة (للتزفير) للأسماك لاجتذابها إلى نقطة الصيد. وبعد جمع الريتسة وإستخراجها من الماء يتم فتحها بواسطة مقص صغير الحجم وذلك بإدخال طرف أحد سلاحى المقص وهو مفتوح في فم الريتسة الذى يكسوه غطاء جلدى رقيق وبذا يسهل اختراقه بسلاح أحد جزئى المقص. ثم نشرع بعد ذلك في قص الجزء العلوى من غلاف الريستة الخارجى والمحيط بفمها وبفصل الجزء العلوى عن باقى جسم الريتسة يظهر في هذا الجزء الأخير خمسة أجزاء (بطارخ) صغيرة الحجم صفراء اللون مكونه من كمية كبيرة من البويضات الدقيقة الحجم للغاية وهذه البطارخ الخمس هى ذلك الجزء القابل للأكل في جسم الريتسة وهى لذيذة الطعم للغاية ويمكن عصر بعض الليمون عليها وهذه البطارخ تكون غذاء كامل فإذا حدث لأى سبب من الأسباب أن نفذ غذاء الكشاف منه في أى مكان يوجد به حيوان الريتسة فإنه بمجهود قليل يمكن للكشاف إذا كان مدرباً على صيدها أن يحصل على غذاء لذيذ كامل.

وبهذه المناسبة فإننى أنصح الكشافين البحريين بقراءة رواية ألكسندر سيلكرك الذى كان يعمل ريساً على إحدى المراكب الانجليزية وأختلف مع قبطان المركب الذى كان شرس الأخلاق ويسىء معاملته ففضل ترك المركب والنزول في إحدى جزر المحيط الهادى النائية (جوان فرناندز) عن الاستمرار في العمل تحت قيادة قبطان مستبد خشن الطباع.

ولم يكن مع سيلكرك من الزاد عند نزوله الجزيرة سوى ما يكفيه لمدة أسبوعين ومع ذلك فلقد ظل على سطح الجزيرة وحيداً لمدة أربعة أعوام بعد أن أبحرت مركبه وأستطاع

خلالها أن يرتب لنفسه الطعام والشراب مما يمكن صيده من شواطىء الجزيرة ومما يمكن زراعته في الجزيرة من نباتات أكتشفها وعاش طوال هذه المدة إلى أن ألتقطه مركباً آخر وعادت به إلى بلاده. ولقد أوحت هذه الحادثة التاريخية إلى المؤلف ستيفنسون بكتابة قصته المشهورة عن روبنسون كروزو.

حيوان الأخطبوط

ومن المسائل التى يجب على صياد قنفد البحر الاحتياط منها هو حيوان الأخطبوط الذى يكمن في بعض الأحيان في كهوف الصخور التى تتواجد فيها الريتسة ويصل إلى أحجام تجعل من الخطورة مهاجمته أو حتى الاقتراب منه وجسمه عبارة عن رأس كبير وله ثمانية براثن وهى التى يستخدمها للأطباق على فريتسه كما يستخدمها أيضاً للحركة صورة رقم (٢٥).

ومن هنا كان أسمه أخطبوط من كلمة (Octupus) اليونانية أى ذو الثمانية أرجل. وليس صيد الأخطبوط حتى الكبير الحجم منه بالعملية الصعبة على الصياد المدرب. وخير الطرق لصيده هى إستخدام البندقية ذات الحربة للصيد تحت سطح الماء. فتوجه نحو الأخطبوط حربة البندقية من مكان قريب جداً من جسم الأخطبوط حتى لا تخطئه خصوصاً وأن الأخطبوط جرىء ويظل في جحره لا يتحرك إذا أقترب منه أحد. ونظراً لطول حربة البندقية فإن الصياد يكون دائماً بمأمن من براثن الأخطبوط الثمانية. وما يؤكل من الأخطبوط هى براثنه الثمانية وقبل طهيه تجرى عملية تطرية هذه الأعضاء وذلك بإلقاء جسم الأخطبوط عدة مرات على أرض صلبة.

ولحم الأخطبوط لذيذ جداً ولقد تذوقته عدة مرات أثناء عملى كسفير لمصر في إيطاليا حيث يؤكل بكثرة. ولكن الأخطبوط لا يؤكل كثيراً في بلادنا لأنه غير معروف لعدد كبير من المواطنين كما أن من بين من يعرفه من أهالى المدن الساحلية قليل هم الذين يستسيغون على أكله.

خيار البحر

ومن الحيوانات البحرية التى يقابلها أيضاً صياد الريتسة بكثرة هو حيوان خيار البحر (Sea Cucumber) وهو من فصيلة الرخويات. ويشبه هذا الحيوان في شكله الخارجى

ثمار الخيار ولذا سمى بهذا الاسم ولكن لونه داكن وأقرب إلى السواد وخيار البحر أسفنجى التركيب وإذا أخرجناه من الماء وضغطنا عليه فيندفع الماء من جسمه على شكل نافورة صغيرة. والمعروف لنا في مصر أن هذا الحيوان المائى لا يؤكل وليست له قيمة إقتصادية رغم كثرته في مياه البحرين الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ولقد مكثت فترة طويلة متأثراً بهذا الرأى إلى أن عينت كأول سفير لمصر في الصين ودعانا السيد شوان لاى رئيس الوزراء لمقابلته برفقة الوفد الاقتصادى المصرى الذى حضر إلى الصين عام ١٩٥٧ برئاسة السيد مصطفى خليفة وكيل وزارة المالية في ذلك الحين لتوقيع إتفاقية التبادل التجارى بين مصر والصين. فذهبنا لمقابلة السيد شوان لاى في مدينة شنغهاى وهى أكبر موانى الصين ويبلغ تعداد سكانها حوالى ثمانية ملايين نسمة. وكان من بين الأصناف التى قدمت في هذه المأدبة حيوان خيار البحر مطبوخاً في زيت الصويا وهناك ذقته لأول مرة في حياتى ووجدت طعمه مستساغاً ولقد علمت أن خيار البحر يعتبر في الصين من الأصناف الفاخرة.

ونظراً لوجود كميات ضخمة من خيار البحر في سواحلنا المصرية ويمكن صيده بسهولة بكميات كبيرة فياحبذا لو قام المسؤلون عن تموين البلاد باستحضار أحد الخبراء الصينيين لدراسة مختلف طرق طبخ هذا الحيوان وطرق تشجيع المواطنين على تناول هذا الغذاء الغنى بالبروتينات التى توجد عادة في اللحوم وهذه اللحوم وهى شحيحة في بلادنا لقلة المراعى الطبيعية.

وبما أنه قد ثبت لنا أن خيار البحر غذاء صالح في الصين فلا بد أن يكون مفيد لنا في مصر وحتى في أسوء الفروض ولم يقبل على تناوله عدد كبير من المواطنين فإن هذا الحيوان نظراً لأنه غنى بمادة البروتين يمكن بسهولة تحويل لحمه إلى مسحوق وذلك في مصانع إنتاج مسحوق الأسماك لاستخدامه كعلف حيوانى وخصوصاً للدجاج الذى بإضافة نسبة قدرها ١٠٪ من هذه المسحوق إلى غذائه يزيد كثيراً من حجمها ومن إنتاجها للبيض.

الطحالب والأعشاب البحرية

وبالإضافة إلى ما سبق ذكره من أحياء مائية لا نستفيد منها حالياً من الناحية الاقتصادية فإن قاع البحر خصوصاً في منطقة الاسكندرية تكسوه طبقات من مختلف أنواع الطحالب والأعشاب البحرية وتقذف أمواج البحر عقب أيام النوات بكميات

كبيرة من هذه الطحالب والأعشاب. ويقدر ما يلفظه البحر سنوياً على شاطىء الاسكندرية بحوالى ١٥٠٠٠ طن. ولقد ظلت هذه الأعشاب البحرية تثير مشكلة صحية للمدينة حيث أنها تتعطن وتتعفن وتلوث شواطىء الاستحمام برائحة كريهة.

وكانت بلدية الاسكندرية في بادىء الأمر تقوم بإزالة هذه الأعشاب بواسطة عمالها وتنقلها إلى مكان بعيد ولا يستفاد منها بشيء ولكن ثبت الآن أن بين هذه الأعشاب أنواع من الطحالب التى ثبتت فائدتها الاقتصادية وتقوم الآن (١٩٦٢) بعض الشركات بجمع هذه الطحالب وتنقيتها ثم تصديرها.

وأهم أنواع هذه الطحالب هى التى يستخرج منها مادة (أجار أجار) وتدخل هذه المادة في الكثير من الأغذية والمستحضرات الطبية. وهناك أنواع أخرى من الأعشاب البحرية التى تستخدم لغذاء الإنسان. وفي أثناء عملى بالصين ذقت الكثير من ألوان الطعام التى تدخل فيها هذه الأعشاب البحرية وبعضها يطهى في الحساء. وفي اليابان توجد بعض الشركات تقوم بإعداد غذاء جاهز من الأعشاب البحرية. ومن بعض أنواع الأعشاب البحرية ما يصلح لعلف الحيوان وإذا كانت الطبيعة قد حرمت بلادنا من الأمطار الغزيرة التى تساعد على تنمية المراعى التي تربى عليها المواشى والأغنام فإن الطبيعة نفسها قد عوضتنا عن ذلك بالكثير من الأعشاب البحرية التى تصلح لذلك. ولكن حتى الآن لم تعمل أى دراسات أو أبحاث اقتصادية عن مدى إمكان إستخدام هذه الطحالب والأعشاب واستفادة البلاد من هذه الإمكانيات الاقتصادية المهملة. وهناك من الأعشاب البحرية ما يصلح كسماد لكثرة ما تحويه من المواد العضوية الصالحة لغذاء النبات وهى الأزوت والكربون والفسفور وهذه أيضاً لم يفكر أحد في إستخدامها في بلادنا. والواقع أن الطبيعة قد حبت بلادنا بشواطىء تمتد إلى حوالي ثلاث آلاف من الكيلومترات ولكن مدى الافادة من الثروة المائية قاصر على صيد الأسماك وبكميات محدودة جداً يمكن مضاعفتها ببعض الجهود وهذا هو إحدى الواجبات التى نعد الكشافين البحريين من أجلها وأن الغرض الذى نرمى إليه من نشر الوعى البحرى بين الشباب عن طريق الكشافة البحرية رغم ما يتكلفه أعدادهم من مال ومجهود ليس غاية في الحد ذاته وإنما هو وسيلة لخلق المواطن الصالح الذى يغرس فيه حب البحر منذ نعومة أظافره فيقبل على الصناعات والفنون البحرية بشغف وهواية وتتحول بعد ذلك هذه الهواية إلى وسيلة لكسب عيشه وأفادة مجتمعه بما يقوم به من أعمال تعود على البلاد بالفائدة وتساهم في زيادة إنتاجها وبالتالى رفع مستوى معيشتها.

الدراسات النظرية للكشف البحرى

ولم يقتصر برنامج التدريب في معسكر سيدى بشر على النواحى العملية للكشف البحرى فقط وإنما رأيت أن يشمل هذا التدريب بعض الدراسات النظرية المتصلة بالحياة البحرية وقمت بإلقاء سلسلة من المحاضرات المتصلة بالثروة المائية في البلاد ومن بين هذه المحاضرات أقدم المحاضرة التالية والتى قمت باعدادها.

الثروة المائية في جمهورية مصر العربية

تعتبر الثروة المائية في مصر من المصادر الهامة للغذاء البروتينى بل أنها كانت أهم مصادر ذلك الغذاء في عهد قدماء المصريين. وتبدو هذه الحقيقة مسجلة في تاريخهم وعلى جدران معابدهم إذ نرى أن الأسماك والبط والأوز وغيرها من منتجات الثروة المائية تعتبر في مقدمة اللحوم المستخدمة في غذاء قدماء المصريين.

ويرجع السبب في ذلك إلى أن الطبيعة كانت مقترة مع البلاد في الأمطار التى لا تسقط إلا بنسبة ضئيلة في السواحل الشمالية خلال فصل الشتاء وتبقى البلاد محرومة تماماً من هذه الأمطار في أغلب أوقات السنة مما لا يجعلها صالحة للمراعى والأحراش التى يمكن تربية المواشى والأغنام فيها.

ولكن الطبيعة عوضت البلاد عن قلة الأمطار وبالتالى المراعى بسعة كبيرة في سواحلها التى يبلغ طولها حوالى ٣٠٠٠ كيلومتراً تقريباً وكذا بنهر النيل الذى كان دائماً مصدراً لخيرات هذا البلد منذ أقدم العصور. فعندما يفيض النيل سنوياً كانت تتكون البرك والبحيرات التى تعيش وتتوالد فيها الأسماك.

ولكن على الرغم من طول شواطىء البلاد ووفرة مياه النيل فإن ما يصيب المواطنين من الثروة المائية يعتبر نسبة ضئيلة نسبياً بسبب تزايد السكان بنسبة كبيرة.

أهم مصادر الثروة المائية في مصر

أن أهم موارد الثروة المائية في البلاد هى الآتى:

أولاً : الأسماك وهذه يتم صيدها من البحيرات والنيل وشاطىء البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر.

ثانياً : الأسفنج ويصاد حالياً من شواطىء البحر الأبيض المتوسط في الجهات التى تقع بين العلمين ومرسى مطروح. ويبلغ كمية المصاد منه حالياً حوالى ٢ طن من الأسفنج الممتاز ولكن من الممكن زيادة هذه الكمية إلى أكثر من ٢٠ ضعفاً وذلك بالتوسع في أسطول صيد الأسفنج وتزويده بمعدات الغطس الحديثة واستغلال منابت الأسفنج في كافة الشواطىء المصرية حيث أنه ثبت وجوده في مناطق أخرى كثيرة في البحر المتوسط خلاف المنطقة السالف ذكرها كما ثبت وجود أنواع في البحر الأحمر وهى وإن كانت تقل كثيراً في الجودة عن أنواع البحر الأبيض إلا أنها أوفر كثيراً منها.

ثالثاً : وعلاوة على الأسماك والأسفنج فإنه يصاد على نطاق ضيق جداً كميات من المحار والرخويات وحيوان الريتسة ولكن على نطاق ضيق جداً حيث أن هذه الحيوانات تعتبر من الكماليات ولا تستخدم كغذاء رئيسى للشعب.

رابعاً : كما تذخر الشواطىء المصرية بأنواع كثيرة جداً من الحيوانات والأعشاب البحرية والتى لها قيمة غذائية عالية ومن الممكن إستخدامها محليا أو للتصدير ولكن هذه لم تتخذ نحوها أى إجراءات لاستغلالها حتى الآن.

ومن هذه الحيوانات : الصدف ويستخدم في تطعيم المنتجات الخشبية المستخدمة في (الأرابيسك) وكذا النهيد ويستخدم في صناعة الأزرار الفاخرة وخيار البحر الذى يستخدم كغذاء هام في بلاد الشرق الاقصى وأنواع عديدة من الأعشاب البحرية وفي مقدمتها عشب (الأجار – أجار) الذى يستخدم في مختلف الصناعات الطبية والغذاية وأعشاب كثيرة يمكن استخدامها كغذاء إنسانى أو علف حيوانى أو كسماد لتخصيب الأراضى.

إنتاج مصر من حاصلات الثروة المائية

يقدر إنتاج جمهورية مصر العربية (١٩٦٥) من حاصلات الثروة المائية ١٥٠٠٠٠ طن من الأسماك موزعة بالنسب الآتية:

أولاً : البحيرات ويقدر إنتاجها بحوالى ٦٠٪ من مجموع الانتاج السنوى أى بحوالى ٨٥٠٠٠ طن ويلاحظ أن هذه النسبة في تناقص مستمر نظراً لأعمال الاصلاح الزراعى التى تقتطع سنوياً مساحات كبيرة من البحيرات لتحويلها إلى الإنتاج الزراعى. وكذا للتوسع في إستخدام المبيدات الحشرية التى أدت إلى تلوث مياه

البحيرات التى تغذيها مياه الصرف مما أدى إلى هبوط إنتاجها السمكى بنسبة كبيرة جداً.

ثانياً : النيل وفروعه ويقدر انتاجه بحوالى ١٥٪ من الانتاج السنوى أى بحوالى ٢٥٠٠٠ طن سنوياً. ولا ينتظر زيادة كبيرة في هذا المحصول لأنه بعد الانتهاء من بناء السد العالى وتكوين بحيرة ناصر أمامه فإن الانتاج منها سوف يزيد ولكن هذا الانتاج سوف يتناقص في النيل نفسه نتيجة للسدود والقناطر التى ستقام عليه ونتيجه لتحويل الحياض إلى رى دائم.

ثالثاً : ساحل البحر المتوسط ويقدر إنتاجه بحوالى ١٥٪ من الانتاج السنوى أى حوالى ٢٥٠٠٠ طن سنوياً. وهذه النسبة يمكن بسهولة مضاعفتها إلى ٥٠٠٠٠ طن سنوياً وذلك :

(أ) باستغلال المنطقة الواقعة غرب الاسكندرية إلى السلوم.

(ب) استخدام مراكب من حجم أكبر والصيد بطريقة الجر في المياه العميقة أمام الدلتا .

(ج) تحسين وسائل الصيد في المنطقة من بورسعيد إلى العريش.

رابعاً : سواحل البحر الأحمر ويقدر إنتاجها بحوالى ١٠٪ من الانتاج السنوى أى حوالى ١٥٠٠٠ طن وهذه من الممكن بسهولة زيادتها إلى ٥٠٠٠٠ طن سنوياً وذلك بإنشاء مراكز للصيد تحوى قرى لسكن الصيادين ومصانع لانتاج الثلج وأسطول من مراكب النقل لنقل هذه الكميات إلى داخل البلاد.

خواص الشواطىء المصرية

قبل أن نتكلم عن وسائل الصيد وأنواع المراكب المستخدمة في الصيد يجدر بنا أن نشرح قليلاً بعض الخواص الطبيعية التى تحدد الأنواع التى يمكن إستخدامها:

١ – الرصيف القارى وهو ذلك الجزء من الساحل الذى يمتد في الماء من خط تلاقى مياه البحر بالأرض وهو ما نسميه بالشاطىء إلى عمق ٢٠٠ متراً داخل البحر.

ويمتد هذا الرصيف إلى مسافة طويلة قد تبلغ ٢٠ كيلومتراً أو أكثر أمام دلتا نهر النيل وتذخر الأسماك عادة في هذه المنطقة لما يلقيه هذا النهر في البحر سنوياً من مياه

الفيضان والتى تحوى الكثير من المواد العضوية والتى تصلح كغذاء للاسماك. (قل كل ذلك كثيراً بسبب توقف مياه الفيضان بعد بناء السد العالى عام ١٩٦٤).

كما يمتد هذا الرصيف غرب الدلتا إلى السلوم ولكن بنسب متفاوته. أما الرصيف القارى في البحر الأحمر فإن عرضه يتفاوت وبينما يبلغ متوسط عمق المياه في خليج السويس حوالى ٦٠ متراً أى أننا نعتبر خليج السويس كله جزء من الرصيف القارى إلا أننا نجد أن عرض الرصيف القارى لا يتجاوز بضع مئات من الأمتار في باقى أجزاء البحر الأحمر.

٢ - نوع الشواطىء وهل هى مكشوفة أو ذات وقاية. فنجد مثلاً أن الشواطىء الشمالية لمصر والواقعة على البحر المتوسط من النوع المكشوف التى لا توجد أى جزر أو رؤوس ممتدة في البحر تعمل على تواجد مراسى ومرافىء طبيعية يمكن الالتجاء إليها في الرياح العاصفة والتى يشتد فيها هياج البحر.

بينما نجد أن ساحل البحر الأحمر يحوى الكثير من الخلجان والجزر التى يمكن اعتبارها مناطق واقية.

٣ - الرياح السائدة في مصر هى الشمالية الغربية وهذا النوع من الرياح يهب في معظم أوقات السنة. واتجاه الرياح بالنسبة للشاطىء أمر هام إذ أنه يقرر نوع المحركات أو الشراع الذى يجب استخدامه.

ففي شواطىء البحر المتوسط حيث يمكن استخدام الشراع في الذهاب والعودة نجد أنه في البحر الأحمر لا يمكن استخدام الشراع في بعض الأحيان إلا في الذهاب أو العودة فقط لمواجهتنا للريح.

كما أننا باستخدام محرك يجب علينا استخدام محرك إضافى أو شراع ليعمل كاحتياط.

٤ - وبالمثل يمكن القول عن عمق المياه ... الخ.

وسائل الصيد المستخدمة

يمكن تلخيص أهم وسائل الصيد المستخدمة في الأتى:

أولاً : بالنسبة للأسماك تصاد بإحدى الطرق الآتية:

١ - بالصنارة والطعم.

٢ - بالسنارة والخيط الذى تجره المركب وتعرف بطريقة الجريرة (Trolling).
٣ - بطريقة الجوابى وهذه تستخدم عادة في البرك والملاحات.
٤ - بطريقة شباك الغزل.
٥ - بطريقة شبكة الطراحة.
٦ - بطريقة الجرافة الساحلية.
٧ - بطريقة شباك الجر.
٨ - بطريقة الشانشولا.

وتوجد أنواع كثيرة حديثة لم يدخل استخدامها في البلاد بعد. مثال ذلك:

١ - الخيط الطويل (Long Line).
٢ - الصيد بمضخة الأسماك.
٣ - الصيد بالكهرباء.
٤ - الصيد بين (الميتين) (Mid - Water Trawling).

أنواع مراكب الصيد المستخدمة

١ - الفلايك ذات القاع المسطح (Flat bottom).

وهذه تستخدم عادة في البرك والملاحات الضحلة. وتستخدم المدرة لدفع هذا النوع من الفلايك كما يستخدم الشراع في بعض الأحيان.

٢ - الفلايك البلدى وهذه الفلايك تستخدم في الصيد على الشواطىء ومن مميزاتها أنها:

(أ) سريعة بالشراع وبذا يمكن الوصول بسهولة إلى أماكن الصيد.
(ب) يمكن استخدام المقاذيف للمناورة أثناء الصيد بالشباك.
(جـ) بسيطة التركيب سهلة الصنع وزهيدة التكاليف نسبياً.
(د) يمكن سحبها إلى الشاطىء بسهولة.

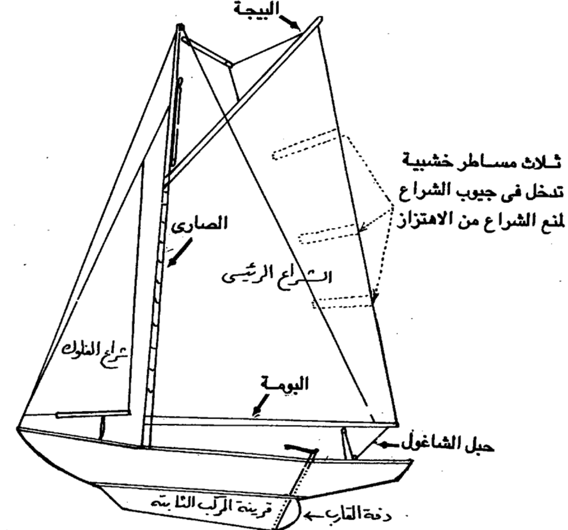
٣ - ولقد أمكن صناعة حجم أكبر من الفلايك البلدى وتركيب محرك ديزل يبرد بالهواء قوة ٢٠ حصان وتزويدها بثلاجة لحفظ الأسماك ولقد وزع عدد من هذه (اللانشات) على الجمعيات التعاونية في البحر الأحمر وهى تأتى بنتائج طيبة.

٤ - مراكب الصيد وهى أكبر حجماً من اللانشات سالفة الذكر وتجهز هذه المراكب بمحركات ديزل تتراوح قوتها بين ٦٠ و٢٥٠ حصان حسب حجم المركب التى يتراوح طولها بين ٤٠ و٧٠ قدم. وهذا النوع من المراكب يعرف باسم (البلانس) وتستخدم هذه المراكب في شباك الجر والشانشولا. وهى مزودة بثلاجات لحفظ الأسماك ويمكن لهذا النوع من المراكب أن يخرج في رحلات تمتد إلى أسبوع في بعض الأحيان.

إنضمام فريق جوالة

شركة مصر للحرير الصناعى بالاسكندرية إلى الرحلة

وفي خلال فترة التدريب التى قضيناها في معسكر التدريب بسيدى بشر في الاسكندرية من ١٥ ــ ٢٤ أغسطس ١٩٥٤ كان فريق الجوالين البحريين بشركة الحرير الصناعى من أولى الفرق التى أنضمت لجمعية الكشافة البحرية بمجرد تكوينها وكان هذا الفريق في مقدمة الفرق من حيث النشاط والحماس لأعمال الكشف البحرى ولقد بادر فريق جوالة شركة مصر للحرير الصناعى بمجرد تكوينه بشراء زورق شراعى (كوتر) طوله تسعة أمتار تقريباً وكان أسمه الأصلى "شربات" ولقد قام فريق جوالة الحرير الصناعى بإستبدال هذا الاسم بأسم "كشاف" ويجدر بهذه المناسبة أن نذكر أن رجال البحر يتشائمون في العادة من تغيير أسم المركب ولكن فريق الحرير الصناعى لم يبالوا بذلك أو ربما لم يكونوا قد مارسوا في هذه الفترة أعمال البحر المدة الكافية ليلموا بجميع تقاليد وعادات رجال البحر. وكان قد مضى على "كشاف" أنظر الصورة رقم (٢٦) قبل إنتقال ملكيته إلى فريق الحرير الصناعى حوالى عشرون عاماً يعمل في نقل المصيفين إلى منطقة (الرملة البيضاء) في ميناء الاسكندرية ولكن رغم طول هذه المدة فإن خشبه كان لازال بحالة جيدة (ظاهرياً على الأقل) كما كان المعروف عنه أنه من أسرع الزوارق ومن أقدرها على تحمل البحر العالى والحق أنه ثبت لنا أثناء الرحلة أن "كشاف" كان أسرع الزوارق التى أشتركت في هذه الرحلة وكانت فكرة القيام برحلة بحرية إلى مرسى مطروح بالكوتر "كشاف" تراود فريق جوالة الحرير الصناعى منذ بدء صيف عام ١٩٥٤ عندما أشتروه ولكن الفريق كان متخوفاً من القيام بهذه الرحلة بمفرده فلم يحدث لهم أن قاموا بأى رحلات به من قبل ولكن قيام الكشافين البحريين بزوارقهم من القاهرة إلى الاسكندرية عن طريق رأس البر قد شجعت فريق جوالة الحرير الصناعى وأثارت الحماس



صورة رقم (٢٦) "كشاف" زورق جوالة شركة الحرير الصناعى الذى أنضم إلى الرحلة بالاسكندرية

في نفوس أعضائه وقرروا الانضمام بالكوتر "كشاف" إلى الزورقين "بلبل" و "سمير" وبدأت استعداداتهم لهذه الرحلة بتجهيز الكوتر "كشاف" بشراعين جديدين وتقوية الأسلاك التى تشد الصارى إلى جسم القارب وشرعوا في التدريب على أعمال الملاحة ويبدو أن الفريق لم يوفق في الحصول على بوصلة بحرية فأكتفوا بالحصول على بوصلة يدوية ولكن كما ثبت فيما بعد أثناء الرحلة أن هذا النوع من البوصلات لا يمكن الاعتماد عليه دائماً في أعمال الملاحة البحرية.

ثم شرعوا في إنتخاب الفريق الذى سيقوم بهذه الرحلة وأخيراً وقع الاختيار على:

المهندس / كريستيان رطل (Christian Ratl) قائداً للفريق ومصطفى عوض الله – عزت محمد حلمى – عدلى الطوخى – حسام عبد الرحمن – صلاح صادق أعضاء في الفريق.

ويلاحظ أن من بين الستة أفراد الذين يكونون هذا الفريق منهم أربعة لم يسبق لهم القيام بأى رحلات في عرض البحر. وفي فترة الاستعداد لهذه الرحلة قام فريق "كشاف"

بأولى رحلاته التجريبية من ميناء الاسكندرية حيث كان يرابط "كشاف" في نادى اليخت المصرى إلى معسكر الكشافين البحريين بسيدى بشر وقد تمت هذه الرحلة على مايرام وأن كان أغلب الفريق أصيب بدوار البحر في ذلك اليوم. وبعد معاينتى للكوتر "كشاف" نصحت فريق جوالة الحرير الصناعى بعمل مظلة (تندة) له لتقى طاقمه من الأمواج العالية في عرض البحر وبتزويد الكشاف بقارب من المطاط الذى يطوى في كيس ليشغل حيزاً صغيراً داخل الزورق وذلك لاستخدامه في حالة الطوارىء وللانتقال بين الزورق والبر في الأماكن التى لا يوجد بها مرسى مناسب. ولقد نفذ جوالة الحرير الصناعى كل هذه النصائح في زورقهم "كشاف" بكل دقة.

مرافقة اليخت برنيس لرحلة الكشافة البحرية

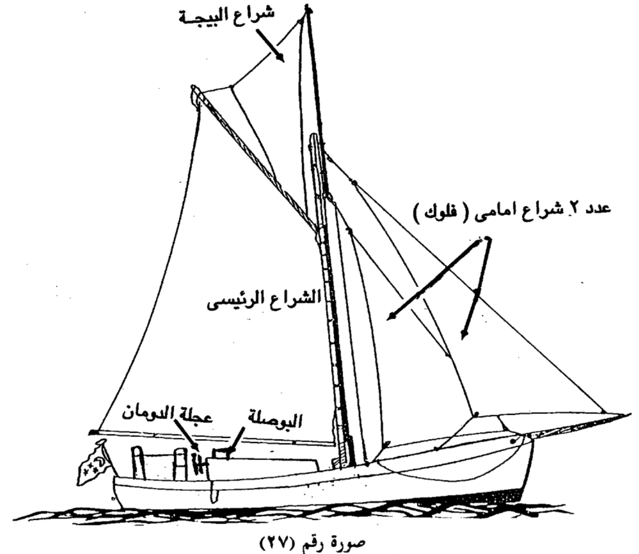
وكان يوجد لدى السلاح البحرى اليخت برنيس الذى كان ملكاً للملك السابق فاروق الأول وكان المعروف عن هذا اليخت أنه من خير اليخوت البحرية ولقد أتجه تفكيرنا إلى التماس أستعارته من السلاح البحرى ليرافق الكشافين البحريين في رحلتهم إلى مرسى مطروح. وقبل أن ندخل في تفاصيل إنضمام برنيس إلى رحلتنا نود أن نذكر شيئاً عن مواصفات هذا اليخت العتيد.

مواصفات اليخت برنيس

يبلغ طول هذا اليخت حوالى ٥٤ قدماً أى حوالى ١٨ متراً وحمولته الكلية ٣٥ طناً ويحمل خمسة أشرعة وبه محرك اضافى قوته ٨٠ حصان أنظر الصورة رقم (٢٧).

ويوجد باليخت برنيس مكان لمبيت ١٠ أفراد بخلاف الطاقم الذى زود اليخت به بأماكن لمبيت أربعة أفراد. إلا أنه ثبت لنا فيما بعد أنه يمكن لليخت أن يتسع لنوم عدد أكبر من ذلك كثيراً إذا قبل الكشافون الحياة الخشنة بالنوم على سطح اليخت وذلك ميسوراً جداً خصوصاً في فصل الصيف.

ويبلغ غاطس برنيس حوالى ٩ أقدام ولقد كان هذا الغاطس الكبير من أهم نقاط الضعف في هذا المركب إذ أنه لا يستطيع الاقتراب من الساحل بالقدر الذى نأمله إلا في الأماكن التى يسمح عمق الماء فيها بذلك.



صورة رقم (٢٧)

اليخت "برنيس" الذى كان ملكاً خاصاً لملك مصر السابق فاروق وقامت البحرية المصرية باعارته لمرافقة رحلة الكشافة البحرية من الاسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة.

ولقد روعى في بناء اليخت برنيس المتانة والقدرة على الملاحة في أشد الزوابع البحرية ولذا لم يهتم صاحبه الأصلى في بنائه إستخدام خطوط اليخوت الانسيابية الشكل ولذا فإن شكله يذكرنا بتلك السفن الشراعية التى كانت تستخدم في القرن الثامن عشر قبل ظهور المحركات التى تعمل بالبخار وإستخدامها في السفن.

ولقد كانت مواصفات برنيس هذه تجعله أنسب المراكب ليرافقنا في رحلتنا ليعمل (كمركب أم) (Mother Ship) أى مركب تستخدم لتدريب الكشافين على مختلف الأعمال البحرية على سطح المركب مثل أعمال النظافة والصيانة الدورية وقيادة الدفة (الدومان) وقراءة الخرائط والبوصلة ورفع مختلف الأشرعة وخفضها وإنزال المخاطيف ورفعها وإستخدام وسائل الأنقاذ... الخ. كما تستخدم المركب الأم أيضاً لراحة الكشافين الذين يعملون في الزوارق الصغيرة والحصول على راحتهم على سطح هذا اليخت المريح بدلاً من قضاء أوقاتهم خارج نوبات عملهم داخل مظلات زوارقهم وهذه عادة تكون غير مريحة خصوصاً إذا كانت الأمواج عالية. كما تستخدم المركب الأم أيضاً كمستشفى عائم لمن يمرض من الكشافين وكذا كمخزن لحفظ الزائد من الأمتعة

والمأكولات ومعدات المعسكر وكذا لأعمال الإنقاذ في حالة حدوث أى طارىء للكشافين خلال رحلتهم. وكما سنرى فيما بعد أن برنيس قامت بكل هذه الأعمال على أتم وجه بل يمكن القول أنه كان من المعتذر بدونها اتمام هذه الرحلة بنجاح والآن وقد ذكرنا مواصفات برنيس يجدر بنا أن نقص شيئاً غن تاريخ هذا اليخت.

تاريخ اليخت برنيس

كان هذا اليخت ملكاً لاميرال بريطانى أسمه جولد سميث وكان أسم هذا اليخت عندما كان في حيازة الاميرال جولد سميث (مادلينا) وعندما أحيل الاميرال جولد سميث إلى المعاش قام ترافقة زوجته وبناته الثلاث بهذا اليخت في رحلة حول العالم وبعد أن أتموا رحلتهم انتهى بهم المطاف عام ١٩٣٩ بنادى اليخت المصرى بميناء الاسكندرية عندما أعلنت الحرب العالمية الثانية وفي هذه الأثناء أستدعى الاميرال جولد سميث إلى الخدمة العاملة في إنجلترا فترك اليخت (مادلينا) وبه زوجته وبناته الثلاث. وفي خلال الحرب العالمية الثانية أنقطعت أخبار الأميرال جولد سميث ويبدو أنه لقى حتفه في الحرب كما تزوجت إحدى بناته من أحد الضباط البريطانيين في مصر وظلت زوجة الاميرال جولد سميث واليخت (مادلينا) حتى عام ١٩٤٦ عندما رأت مغادرة البلاد والعودة إلى وطنها الأصلى فباعت اليخت إلى أولاد بطرس صادق الذى أقتصر استخدامهم لليخت (مادلينا) على أعمال النزهة.

وفي عام ١٩٥١ قامت بلدية الاسكندرية بشراء اليخت (مادلينا) وقدمته هدية للملك السابق فاروق بمناسبة عيد زواجه (الثانى) وتم تسجيل هذا اليخت بأسم الخاصة الملكية وقام الملك السابق بتغيير أسم (مادلينا) إلى برنيس نسبة إلى ميناء برنيس القديم ذو الشهرة التاريخية في الجزء الجنوبى من الحدود المصرية على ساحل البحر الأحمر. ومما يجدر ذكره أن منطقة برنيس هذه مشهورة بكثرة الأسماك الكبيرة الحجم هناك من اصناف البركودا والدراج والناجل... الخ والتى تجعل من هذه المنطقة مكاناً ممتازاً لصيد الأسماك ولقد تم تجهيز اليخت برنيس بكافة معدات صيد الأسماك وصدرت الأوامر عام ١٩٥٢ إلى اليخت برنيس بالانتقال إلى ميناء برنيس في البحر الأحمر ليكون مستعداً لقيام الملك السابق برحلة للصيد هناك حتى قامت ثورة ٢٣ يوليو التى عزل فيها الملك فاروق عن العرش ويلاحظ هنا أن تغيير أسم اليخت من (مادلينا) إلى (برنيس) كان شؤماً على الملك السابق. ووضع اليخت تحت إشراف إدارة الحراسة على الأموال المصادرة من أسرة محمد على.

وصدرت الأوامر بعد ذلك إلى اليخت برنيس بالعودة إلى الاسكندرية ولقد ذكر لى الصول برغوث الذى كان من بين طاقم برنيس في ذلك الحين أنه قد قابلتهم أثناء عودتهم بالبحر الأحمر زوبعة هوجاء تحطم فيها الجزء الأعلى من الصارى الرئيسى وأصيب اليخت أثناء هذه الزوبعة ببعض الأعطاب. ومنذ عودة برنيس من البحر الأحمر إلى مرساه في ميناء الاسكندرية بجوار رصيف المحروسة ظل موضوعاً تحت الحراسة التى كلف السلاح البحرى بالقيام بها وظل برنيس تحت إدارة الأموال المصادرة دون أن ترصد له أى اعتمادات لأعمال الصيانة الدورية وكان نتيجة لإهمال صيانته أن تكونت على قاعه طبقة سميكة من القواقع وغيرها من الحيوانات البحرية المعروف بأسم (الحشف) الذى يزيد كثيراً من درجة مقاومة الجزء الغاطس من المركب للمياه ويؤدى إلى خفض سرعتها خفضاً ملحوظاً يصل في بعض الأحيان إلى أقل من نصف سرعتها الأصلية بنفس القوة المحركة.

مقابلة الفريق بحرى سليمان عزت بخصوص "برنيس"

توجهت لمقابلة (الفريق بحرى) سليمان عزت قائد القوات البحرية المصرية وكانت تربطنى به صلة صداقة قديمة كما كان الفريق سليمان عزت سبق أن أنتخب رئيس شرفى لجمعية الكشافة البحرية وكان أحد المؤسسين لهذه الحركة والمتحمسين لها والمؤمنين برسالتها ومن يمكنه أن يرعى حركة الكشافة البحرية خير من قائد الأسطول الوطنى، ولذا لم أقم بمجهود كبير لاقناع أمير البحر سليمان عزت بأهمية مرافقة برنيس لنا في رحلتنا إلى مرسى مطروح لتعمل (كمركب أم) ووافق سليمان عزت من حيث المبدء على اعارتنا الضباط والصف اللازمين لتطقيم برنيس.

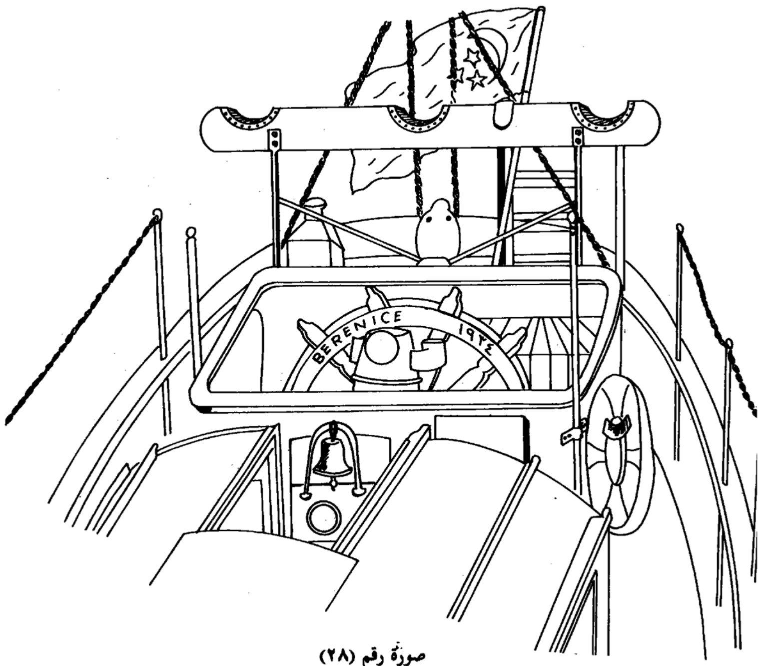
ولكن كان هناك من الناحية الشكلية صعوبتان رئيسيتان وهما:

الأولى : أن برنيس لازالت تحت الحراسة ولم تنقل ملكيتها بعد إلى السلاح البحرى ولكن رغم ذلك فإن الفريق بحرى سليمان عزت قبل ارسال برنيس على مسؤليته الشخصية.

ثانياً : أن برنيس ظلت مدة طويلة دون أعمال صيانة دورية لازالة ماعلق بيدنها الخارجى من (حشف) ولقد سبق أن حاول أمير البحر سليمان عزت عدة مرات رفع برنيس في

الحوض الجاف التابع لمصلحة الموانى والمنائر ولكن هذا الحوض كان دائماً مشغولاً بشدة ضغط العمل فيه ووعد الفريق بحرى سليمان عزت بمحاولة رفع "برنيس" للمرة الثانية في الحوض الجاف وإذا تعذر ذلك فإنه سوف يكلف بعض رجال الضفادع البشرية بمحاولة القيام بنظافة قاع "برنيس" وإزالة (الحشف) العالق وذلك بحك هذا الحشف بفرش من السلك.

شكرت الفريق سليمان عزت نخوته وأنى واثق الآن أنه بدون هذه المساعدات لما أمكننا التغلب على جميع المصاعب التى قابلتنا في هذه الرحلة كما سيتضح لنا فيما بعد عند سرد أخبار الرحلة بالتفصيل.



صورة رقم (٢٨)
صورة لمركز قيادة اليخت "برنيس" كما رسمها الكشاف سليم شكور أثناء الرحلة

طاقم برنيس

لقد أختار أمير البحر سليمان عزت لهذه الرحلة ضابطاً بحرياً من خيرة ضباطه وهو الملازم بحرى حسين زاهر ياقوت وهذا الشاب الذى فضلا عما يتحلى به من خصال عظيمة جعلته محبوباً من جميع الكشافين فإنه أيضاً من هواة الرياضات البحرية وكان يمتلك زورقاً شراعياً قام به في رحلات طويلة مماثلة لرحلتنا ولذا فإن حسين زاهر ياقوت كان من هذه الناحية أيضاً خير من يقع عليه الاختيار لهذه الرحلة. وكان طاقم برنيس يتكون من الصول برغوث ريساً للبحارة وهو رجل ذو خبرة عظيمة في أعمال البحر وخدم على ظهر المركب برنيس لفترة طويلة كما أسدى برغوث للكشافين البحريين فيما بعد مساعدات عظيمة فقام بعمل الكثير من النماذج البحرية التى تستخدم في تدريب الكشافين وكان له الفضل أيضاً في إقامة أعلى صارى في الجمهورية العربية المتحدة لتدريب الكشافين البحريين وهو الصارى الذى أقامه في معسكر الكشافة البحرية بأبى قير. كما وقع الاختيار على كل من الصول ميكانيكى عبد الباسط وعلى (الباشريس) بحرى أبو كليلة وعلى البحرى على نصر وجميعهم من خيرة رجال البحرية الذين أكتسبوا خبرة طويلة في أعمال البحر بوجه عام وعلى اليخت برنيس بوجه خاص. وشرع الملازم حسين زاهر ياقوت بمجرد إستلام برنيس في إعدادها لهذه الرحلة بفحص جميع أجزائها فحصاً دقيقاً وخصوصاً الحبال التى تثبت الصوارى إلى بدن اليخت والتأكد من سلامة جميع أشرعتها وأن بوصلتها تعمل بدقة وأن المحرك في حالة جيدة... الخ فقام ورجاله بضبط المركب وأختبار جميع أجزائها وضبط وإصلاح ما كان يحتاج إلى ذلك وأخيراً أخطرنى بأن برنيس أصبحت على إستعداد للرحيل (ألسطة). وبناء على ذلك حددنا يوم ٢٥ أغسطس ميعاداً لبدء الرحيل من الاسكندرية إلى مرسى مطروح.

إنضمام فريق من كشافى الاسكندرية إلى الرحلة

وما سرى نباء إنضمام برنيس إلى رحلة الكشافة البحرية حتى تطوع عدد كبير من فرق الكشافة البحرية بالاسكندرية للانضمام لهذه الرحلة ولما كانوا لا يملكون أى زوارق للسفر بها فلقد أكتفى الأمر بما سيحصلوا عليه من تدريب على ظهر المركب برنيس كما فكرنا أيضاً في أمكان تدريبهم على القيادة بتبادل نوبات العمل مع كشافى الزوارق المشتركة في الرحلة وهى: "بلبل" و "سمير" و "كشاف" وكان فريق كشافى الاسكندرية يتكون من:

محمود صبح - عادل صبح - أحمد عياد - يحيى عياد - عمر المهدى - محمد توفيق حمادة - ماجد سعيد - عادل مصطفى. والذى لاحظته أن فريق كشافة الاسكندرية كان على درجة عالية من التدريب على أعمال الكشافة بوجه عام مثل أعمال المعسكر والطبخ والمخيمات والرحلات ولكن لم يكن تدريبهم في أعمال فن البحر خصوصاً في قيادة الزوارق الشراعية بالدرجة الكافية التى تسمح بتبادلهم نوبات القيادة مع أطقم الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" كما ثبت لنا فيما بعد أثناء الرحلة.

كما أنضم إلى أعضاء الرحلة من كشافى منطقة وادى النيل بالقاهرة كل من الكشافين عبد السلام رجب (أبنى) (١٤ سنة) ونجاد محمد صلاح الدين (١٤ سنة) وهمام نظمى ولم يكن يتجاوز سنه ١٢ سنة وجميعهم على درجة عالية من التدريب في قيادة الزوارق الشراعية إذ كانوا جميعاً أعضاء بنادى يخت القاهرة ولقد قام عبد السلام رجب ونجاد محمد صلاح الدين بالجزء الأكبر من الرحلة على الزورق "بلبل". كما تطوع الكابتن علاء الدين محرم بالانضمام إلى الرحلة ولقد كان إنضمامه إلينا مكسباً كبيراً لخبرته الطويلة في أعمال البحرية التجارية وكذا لسابق خبرته في أعمال الكشافة البحرية فقد كان أحد الأعضاء المؤسسين لهذه الحركة الذين ساهموا بمجهوداتهم بل وبأموالهم في تدعيمها ومساعداتهم مساعدة فعالة. والواقع أن رحلتنا بعد أن تزايد عدد المشتركين فيها إلى هذا العدد الكبير كان من الضرورى لنا تواجد شخصية لها خبرة علاء الدين محرم للمساعدة في أعمال التدريب والإشراف على تنظيم الرحلة ومراعاة تنفيذ الأوامر التى تصدر للكشافين بدقة.

التنظيم الإدارى للرحلة

وكان أهم ماواجهنا إهتمامنا له في هذا التنظيم هى عملية التموين فهناك حوالى ثلاثين شخصاً من أعضاء الرحلة وإذا قدرنا أن الرحلة تستغرق مابين ثلاثة إلى أربعة أيام حتى وصولنا إلى مرسى مطروح نجد أننا سوف نحتاج إلى كميات كبيرة من التموين الذى يشمل الخبز والخضر واللحوم والفواكه والمعلبات المحفوظة لاستخدامها في الوجبات التى يتعذر الطبخ فيها.

ولقد وجدنا أن مطبخ برنيس على صغره مجهز بكافة المعدات اللازمة للطبخ وإعداد الطعام وبعملية بسيطة وجدنا أنه يلزمنا لرحلة الذهاب أى حتى الوصول من الاسكندرية إلى مرسى مطروح الكميات الآتية:

٣٠٠ كيلوجرام مكرونة - ٥٠ كيلوجرام خضروات مختلفة - ٤٠ بطيخة - ١ سبت

عنب - ٢ كيلوجرام شاى - ١٠ كيلوجرام سكر. ولقد طلب إلى كل كشاف أن يحضر كافة معدات الأكل الخاصة مثل الشوك والملاعق والسكاكين والأطباق... الخ. ولقد وجدنا أن التنظيم الادارى والاشراف على التغذية عملية تستدعى تخصيص جماعة لها وهنا تطوعت كل من زوجتى وحرم الكابتن علاء الدين محرم والسيدة والدتها (أختى السيدة زينب رجب) للقيام بهذا العمل وفعلاً رافقونا في هذه الرحلة وكان لوجودهم معنا ورعايتهم لنا جميعاً أكبر الأثر في نجاح رحلتنا. وقبل بدء قيام الرحلة أستأذن الأستاذ عدلى الطوخى من فريق جوالة الحرير الصناعى في مرافقة نجله مدحت لنا على "برنيس" فوافقنا على ذلك وكان مدحت أصغر أعضاء الرحلة إذ لم يتجاوز سنه في ذلك الحين ثمانية سنوات.

أما إدريس السيد قريش فلقد أمرته بالتخلف عن هذه الرحلة لكى يستعد لامتحان ملحق الثقافة العامة وكان قد رسب في إحدى موادها ولقد تخلف إدريس على مضض شديد لأنه كان يعتبر هذه الرحلة (رحلة عمره) على أن إدريس قد عوض عن هذه الرحلة في شتاء العام التالى برحلة لا تقل أهمية عن رحلتنا حيث رافق الكاتب الفنلندى العالمى جوران شيلدت في رحلته من القاهرة إلى وادى حلفا والعودة في النيل ولقد كتب



صورة رقم (٢٩)

قائد الرحلة مهندس لواء أ.ح حسن فهمى رجب .. رئيس جمعية الكشافة البحرية يقوم بإصلاح بعض اسلاك الصارى للقارب "بلبل".

جوران شيلدت عن هذه الرحلة كتاباً اسمه (مركب الشمس) وخص إدريس الذى عمل مترجماً ودليلاً بفصل كامل ولما كانت كتب جوران شيلدت وهو كاتب ذائع الصيت في جميع أنحاء العالم تترجم إلى ما لا يقل عن أربعة عشر لغة مختلفة فلقد ذاع صيت إدريس في جميع أنحاء العالم. وراسل إدريس شخصيات من مختلف البلاد عندما كانوا يرغبون في القيام برحلة مماثلة في النيل.

الاستعداد للرحيل

يوم الثلاثاء ٢٤ أغسطس :

قضينا طوال ذلك اليوم في الاستعداد للرحيل ونقل كافة معداتنا إلى مراكبنا كما قام الكشافون البحريون بهدم معسكرهم الذى أقاموه على جزيرة سيدى بشر ونقل معداته إلى "بلبل" و "سمير" وقاموا بزوارقهم إلى نقطة المقابلة وهى رصيف المحروسة بميناء الاسكندرية حيث كانت ترسى المركب برنيس والتى أعتبرناها مركب القيادة. كما حضر في ذلك اليوم أيضاً الكوتر "كشاف" وفي الساعة الرابعة بعد الظهر أنتقلنا بسيارات كل من الأستاذ حسن ناجى مدير عام شركة الحرير الصناعى والأستاذ مصطفى



صورة رقم (٣٠)

القادة الذين أشرفوا على الرحلة من الاسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة. القبطان/حسين زاهر ياقوت قائد اليخت "برنيس".. ربان علاء الدين محرم الشئون الإدارية.. القائد الكشفى محاسب قانونى محمود صبح

مقبل (عديلى) مدير شركة الكوكاكولا بالاسكندرية حيث تكرما بمرافقتنا بسياراتهم حتى الرصيف الذى كانت ترسو عليه مراكب الرحلة.

شرعنا في نقل تموينا إلى المراكب وتزويد كافة خزاناتها بالمياه اللازمة كما راعينا أن يزود كل زورق بنسبة من التموين وغيره من وسائل الاعاشة حتى إذا قدر له أن ينفصل عنا فيكون مكتفياً ذاتياً من ناحية الطعام والشراب على الأقل.

ولقد تكرم المهندس حسن ناجى فأحضر لنا كيلوجراماً من البن وقفص من فاكهة المانجو هدية منه لأعضاء الرحلة فكانت مفاجأة سارة لنا.

وفي الميناء قابلت الأستاذ يحيى فهمى وكان يمتلك اليخت المشهور (أيونيا) ومع أن هذا اليخت يعد من أجمل اليخوت المصرية وسبق أن قام مالكه الأول وهو الذى كان سكرتيراً لنادى اليخت المصرى لفترة طويلة في عدة رحلات زار فيها جميع موانى البحر الأبيض المتوسط ألا أن الأستاذ يحيى فهمى لم يكن يجرؤ على السفر بأيونيا حتى لمرسى مطروح وعندما شاهدنا نزمع على القيام بهذه الرحلة بزوارقنا الصغيرة تحمس وطلب أن يرافقنا أثناء الرحلة ففرحت لذلك ورجوته استضافة عدد من كشافى الاسكندرية حيث أن عددهم أصبح كثيراً على ظهر "برنيس" فوافق على ذلك مرحباً.

وعسكر جميع الكشافين تلك الليلة بالقرب من رصيف المحروسة داخل ميناء الاسكندرية كما أن جميع أعضاء الرحلة باتوا على زوارقهم استعداداً للرحيل في فجر اليوم التالى.

بدء الرحيل من ميناء الاسكندرية

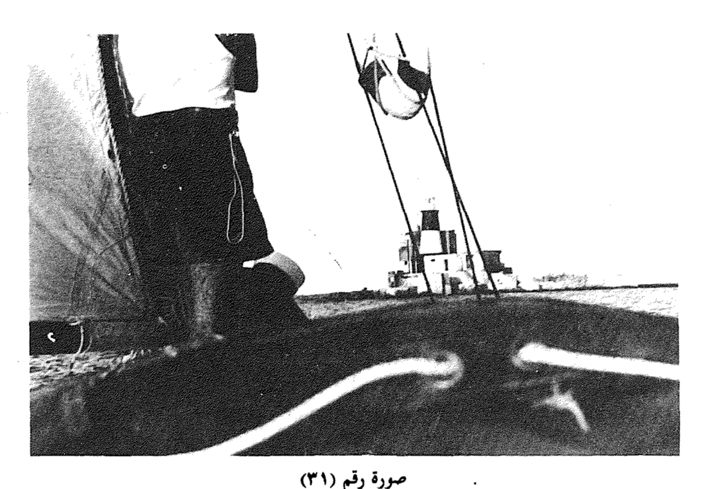
الأربعاء ٢٥ أغسطس :

أيقظنا الجميع في الساعة الرابعة صباحاً وهنا حدثت أولى مفاجأت الرحلة عندما أرسل الأستاذ يحيى فهمى يعتذر عن السفر معنا لأسباب طارئة ولقد أعتمدنا عليه عند تنظيم الرحلة وقمنا بتوزيع نسبة من الكشافين لترافقه على سطح يخته (أيونيا) وهو يخت كبير نسبياً ويمكنه أن يتسع لعدد من الكشافين مما يخفف الضغط عن "برنيس" التى سوف يتكدس على سطحها عدد من الكشافين لمبيتهم في حجراتها. كما أننى شعرت أن مرافقة اليخت (أيونيا) حتى لو لم يحمل جزء من كشافينا يعتبر بمثابة زيادة في

الاطمئنان لنا في هذه الرحلة الطويلة خصوصاً إذا تمت في زوارق صغيرة كالتى نستخدمها. ولقد استلزم هذا التعديل المفاجىء إعادة توزيع الكشافين على الزوارق ونقل جميع الكشافين الزائدين عن سعة الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" إلى "برنيس" التى وجدنا على سطحها الكبير متسع للجميع. ولقد وجدت من الأفضل أن أرافق فريق الحرير الصناعى في اليوم الأول لأشاهد استعدادهم وتدريبهم لهذه الرحلة التى يقومون بها لأول مرة في القارب "كشاف" كما قدرت أن مرافقتى لهم سوف تبعث على زيادة اطمئنانهم ورفع روحهم المعنوية.

شرعنا في التحرك الساعة الخامسة صباحاً بعد أن تناولنا افطاراً خفيفاً وسارت برنيس وهى مركب القيادة في المقدمة يتبعها "بلبل" وبه أبنى عبد السلام رجب ونجاد صلاح الدين يليها "سمير" وبه أحمد مصطفى الذى كان يقوده ومعه ثلاث من الكشافين ثم الزورق "كشاف" وكان به طاقمه مضافاً إليه أحمد عياد من كشافى الاسكندرية وكاتب هذه المذكرات.

خرجت برنيس في بادىء الأمر بقوة محركاتها إلى أن غادرت الميناء ثم دخلت في الممر المائى لبوغاز الاسكندرية وهذا الممر معلم بعلامات على الجانبين صورة رقم (٣١). وكان منظر برنيس وهى تسير بحجمها الكبير في المقدمة تتهادى ويتبعها الزوارق الصغيرة في صف واحد خلفها أشبه بالبطة التى تسبح وخلفها أبنائها الصغار. وكان ينطبق عليها تماماً إصطلاح المركب الأم. ووصلت برنيس إلى آخر علامة في الممر المائى لمدخل ميناء الاسكندرية وبدأت تسير في الاتجاه المتفق عليه لرحلتنا وهو زاوية ٢٧٠° أى اتجاه الغرب تماماً ثم شرعت برنيس ترفع جميع أشرعتها وبدأنا بريح طيبة مساعدة ولكن بعد فترة لاحظنا أن سرعة الرياح أخذت تهدء ولكن البحر ظلت أمواجه عالية نتيجة للأيام السابقة والتى كان الريح فيها عالياً والبحر مرتفع ويطلق على البحر في هذه الحالة إصطلاح البحر (منفوخ). أخذنا نتجه نحو الغرب وقد ظهر على يسارنا طابية العجمى في نهاية خليج الدخيلة وهى المنطقة التى رسى فيها أسطول نابليون عندما حضر إلى مصر في صيف عام ١٧٩٨ ورسى في هذه المنطقة وأنزل الأسطول الفرنسى نابليون وجنوده الذين زحفوا من هذه البقعة إلى الاسكندرية ثم إلى القاهرة وبعد ذلك أنتقل الأسطول الفرنسى إلى خليج أبو قير والذى كان يعتبر في ذلك الحين أنسب من منطقة الدخيلة نظراً لوجود آبار كثيرة به تصلح لتموين الأسطول الفرنسى بالمياه العذبة كما أن ميناء أبو قير أنسب كثيراً لرسو الأسطول من خليج الدخيلة وفي ميناء أبى قير كما سبق أن ذكرنا لقى الأسطول الفرنسى حتفه على أيدى نلسون قائد الأسطول البريطانى في الموقعة التى أشتهرت في التاريخ بأسم



صورة رقم (٣١)
الخروج من بوغاز ميناء الاسكندرية والفنار الذى يبدو في الصورة هو أحد علامات الارشاد

(موقعة النيل). ويلاحظ أنه في ذلك الحين لم يكن ميناء الإسكندرية الحالى في حالة تسمح باستقبال مراكب من الأحجام التى كانت مستخدمة في الأسطول الفرنسى في ذلك الحين.

وبعد أن أجتزنا خليج الدخيلة ظهر على الساحل منطقة العجمى ومصيفها العظيم كما ظهر بوضوح فندق هانوفيل المشهور وخلفه المداخن الكبيرة لمصنع الأسمنت بالمكس وهى احدى المعالم الهامة في مدخل ميناء الاسكندرية والتى يرى دخانها خلال النهار من مسافات بعيدة جداً في الوقت الذى يختفى فيه أى معالم أخرى لمدينة الاسكندرية.

وكان يقود الزورق "كشاف" كريستان رطل صورة رقم (٣٢) وهو مهندس من أصل لبنانى وقد درس الهندسة الكيماوية وكان يعمل في شركة الحرير الصناعى بكفر الدوار بالقرب من الاسكندرية كما أخذ باقى فريق الحرير الصناعى في تنظيم معدات الزورق "كشاف" وفي ترتيب الأمتعة الكثيرة التى حملوها معهم وبعد الانتهاء من ذلك شرع البعض في تجربة بعض معدات الصيد بطريقة الجريرة (ترولنج) ولكن يلاحظ أن هذا النوع من الصيد لا يصلح دائماً في أى منطقة في عرض البحر وإنما يستخدم دائماً بالقرب من

المناطق الصخرية التى يحتمل أن تعيش الأسماك بالقرب منها ولذا لم تلاقى تجربة الصيد في ذلك اليوم أى نجاح وربما يرجع فشلها لأخطاء فنية ولقلة خبرة طاقم "كشاف" في صيد الأسماك.

ولقد بدى لنا واضحاً من بادىء الأمر أن كشاف تزيد سرعته عن باقى الزوارق المستخدمة في الرحلة ولذا كنت أنصح كريستان رطل بأن يقلل من سرعة الزورق ليسير في ترتيبه في القافلة وهذا شرط أساسى يجب مراعاته في السير في مثل هذه الرحلات وألا أفترقت القوارب عن بعضها البعض وضلت طريقها في عرض البحر وخصوصاً أثناء الملاحة ليلاً. ولقد أضطر الأمر إلى تغيير شراع المقدمة (الفلوك) في "الكشاف" بشراع آخر أصغر حتى يتمكن من السير بسرعة أبطء. ولقد لاحظت أن حبل الشاغول وهو الحبل المستخدم في شد الشراع الرئيسى في "الكشاف" مصنوع من القنب الخشن الملمس جداً ولما كان هذا الحبل يمسك به قائد المركب بإستمرار تقريباً في مثل هذه المراكب الصغيرة لذا فقد أحدث هذا الحبل بثوراً في كف كريستيان وباقى الكشافين الذين تولوا قيادة "الكشاف" وكان من الأفضل أن يكون هذا الحبل مصنوعاً من القطن كما هى العادة في هذا الغرض بالذات ليكون ناعم الملمس وأكثر ليونه في الاستخدام.



صورة رقم (٣٢)

الكوتر "الكشاف" ملك جوالة شركة مصر للحرير الصناعى في طريق الذهاب من الإسكندرية إلى مرسى مطروح ويرى في الصورة من اليمين المحاسب/عدلى الطوخى ثم المحاسب/مصطفى عوض الله ثم المهندس/ كريستان رطل قائد "كشاف" ثم المهندس/يحيى عياد (ممسكاً بجردل مياه).

أستمرينا على السير في إتجاه ٢٧٠° حتى قرب ظهر اليوم عندما أبتعدنا عن الشاطيء والذى أخذ في الاختفاء تدريجياً خلف الأفق وبدا البحر يحيط بنا من كل جانب لأن الساحل في هذه المنطقة ويعرف بأسم خليج العرب يتجه نحو الجنوب الغربى ليعود إلى البروز في البحر في إتجاه الشمال الغربى قرب منطقة سيدى عبد الرحمن.

أخذنا نسير بالسرعة التى تحددها أبطء الزوارق ولا يقطع المنظر المحيط بنا ألا ظهور بعض أسراب البط المعروف بأسم الشرشير وتطير عادة في صفوف منتظمة فوق سطح الماء مباشرة وبسرعة كبيرة وبين حين وآخر نشاهد طير النورس الذى يطير متفرقاً بأجنحته الواسعة وبهدوء عظيم ولكن يحدث أحياناً أن تتجمع جماعات كبيرة من هذا الطير في منطقة معينة وتأخذ في الانقضاض على سطح الماء في غير إنتظام فنستنتج أن هذه المنطقة تحوى أسراب من الأسماك التى تسير في جماعات مثل سمك المياس والبلاميطة وغيرها من الأسماك المهاجرة التى تهاجم الأسماك الصغيرة فتحاول هذه الهرب إلى سطح الماء فينقض عليها طير النورس وهنا يبدو لنا هذا المنظر العجيب لهذه الموقعة التى لا نشاهد فيها إلا جانب واحد فقط. وبين الحين والآخر نشاهد على سطح الماء بعض ما تلفظه المراكب التجارية من المخلفات التى تستغنى عنها فهذا صندوق خشبى صغير وبعد فترة نشاهد عنق زجاجة يطفو وقد أختفى باقى جسمها في الماء ولقد كان منظر الزجاجة العائمة في عرض البحر يثير في رحلاتى الأولى في البحر الكثير من الانفعال والاهتمام بأمل أن نجد في هذه الزجاجة رسالة من شخص أشرف على الغرق أو خريطة تبين كنزاً مخبأ في مكان معين على نحو ما كنت أقرأ في صباى من الأساطير البحرية ولكن كل ما كنت أجده في هذه الزجاجات هى بقايا من الخمر ولذا لم يعد منظر الزجاجات الفارغة يثير أى إهتمام من جانبى.

وقد نقابل في بعض الأحيان قطعة من الخشب وهذه يمكن التعرف عليها بسهولة وسط أمواج البحر لأن طائر النورس مغرم بالوقوف على أى جسم عائم ولكن منظر هذه الأشياء لم يكن ليشغلنا عن إتجاهنا الذى نسير فيه وترتيبنا في القافلة الصغيرة خلف برنيس التى كانت تسير تتهادى في مقدمتنا.

أخذت أستطلع قافلتنا وهى تسير بهذا الترتيب فشعرت بسعادة عظيمة لتوفيقنا في القيام بهذه الرحلة الرائدة التى يختبر فيها لأول مرة في بلادنا مقدرة هؤلاء الشبان الكشافين على الملاحة في عرض البحر يخوضون غماره في مسافات تحجب عنهم رؤية الشاطيء ويقودون بعناد مراكبهم الصغيرة والتى حكم البعض عليها مقدماً بعدم قدرتها على إتمام هذه الرحلة. والواقع أنه بمجرد إبتعادنا عن البر أصبح نجاح الرحلة يتوقف على

درجة تدريب الكشافين على الأعمال البحرية ومدى إلمامهم بفنون البحر وخبرتهم بقيادة زوارقهم.

جلست قليلاً في دفء الشمس والنسيم يداعبنا و "الكشاف" ترتفع مقدمته وتنخفض مع الأمواج في رفق وإنتظام وكل هذه العوامل مجتمعة تؤدى إلى النعاس فغفوت لفترة من الوقت وأستيقظت بعد مدة لأشاهد أن الكشافين شرعوا في إعداد طعام الغذاء الذى اقبلنا عليه جميعاً بشهية غير عادية وبمناسبة الغذاء في عرض البحر أود أن أوضح أن الإنسان تنفتح شهيته في مثل هذه الرحلات لأسباب كثيرة منها المجهود الجسمانى الكبير الذى يقوم به ثم راحة البال وخلو الذهن من أى مشاكل أو مشاغل أخرى سوى ما يتعلق برحلته ثم الهواء الطلق العليل ورفقة الزملاء وكل هذه العوامل مجتمعة تؤدى إلى فتح الشهية أكثر من العادة. على أنه ليس من الشرط أن يتمتع الجميع بمثل هذه الشهية في عرض البحر وأخص بالذات هؤلاء الذين لم يتدربوا بعد التدريب الكافى على ركوب البحر في مراكب صغيرة الحجم فإنهم بلا شك يقاسون الكثير في بادىء الأمر من دوار البحر صورة رقم (٤٣) وقد تنعدم شهيتهم تماماً في بادىء الأمر كما حدث في حالتنا فلقد لا حظت أن أثنين على الأقل من فريق الحرير الصناعى كانت تبدو عليهما علامات التعب وفقدان الشهية ولكن سرعان ماتعودوا على حياة البحر في الأيام التالية وعادت شهيتهم إلى الانفتاح لتعوض ما فاتها في الأيام الأولى للرحلة. أما عن أنواع الطعام في مثل هذه الرحلات فلقد وجدنا بالتجربة الآتى:

- بالنسبة للخبز فأنسب الأنواع هو الخبز الذى يستعمل في عمل (الساندوتش) وذلك لصغر حجمه ولاحتفاظه طازجاً لمدة طويلة إذا حفظ في كيس من البلاستيك أو صندوق محكم.

- أنواع الخضروات التى تصلح للسلطات هى الفلفل الأخضر الكبير الحجم والبصل والطماطم والخيار أو القثاء وهذه تؤكل مباشرة بقشرها أو بعد عمل سلطة منها.

- أنواع المعلبات مثل الفول والفاصوليا والبازلاء... الخ لسهولة فتحها وتسخينها أثناء سير المركب.

- أنواع الجبن البلدى أو البلقان (الرومى) كما لا حظت أن الزيتون الأسود من ألوان الطعام التى تتقبلها المعدة في البحر حتى في الحالات التى يصاب فيها البعض بدوار البحر عندما لا تتقبل معدتهم أى أنواع أخرى من الطعام وكذا البلح المحفوظ من الأصناف المفضلة في هذه الرحلات. أما الخضروات الطازجة والتى تحتاج إلى طبخ

وتسوية لمدة طويلة فلا مجال لها في مثل هذه الرحلات حيث يتعذر في أغلب الأحيان القيام بأعمال المطبخ خصوصاً أثناء سير المركب وصعوبة إيقاد نيران الموقد أثناء السير.

وبمناسبة الأكل الذى كان يعده الكشافون في عرض البحر فالملاحظ أن المكرونة كانت من الوجبات التى يسهل اعدادها. وأذكر في هذا الصدد أنه في إحدى المرات التى تعذر فيها الحصول على الملح والماء العذب اللازمين لطبخ المكرونة أن قام الكشاف المكلف بطبخها باستخدام ماء البحر المالح لهذا الغرض قد يدهش بعضنا لذلك ولكننى وجدت أن وجبة المكرونة التى طبخت بهذه الطريقة مستساغة.

ويلاحظ استبعاد كافة أنواع الفواكه ذات الرائحة القوية النفادة مثل الشمام والجوافة والمانجو فلا تقبلها الشهية في حالات دوار البحر. بل أن مجرد رائحتها بدون تناولها تساعد على القيىء. على أن البطيخ هو خير أنواع الفاكهة المحببة جداً إلى النفس في الرحلات الصيفية ففضلاً عن أنه فاكهة لذيذة فإنه يطفىء الظماء في الوقت نفسه.

أخذ الريح يشتد قليلاً بعد الظهر كما هى العادة دائماً في البحر المتوسط وهنا شاهدت الزورق "سمير" وكان يقوده أحمد مصطفى وقد أخذت سرعته في الزيادة وخرج عن ترتيبه في سير القافلة وسبقنا في إتجاه جنوب الغرب بينما الاتجاه الذى يسير فيه هو الغرب تماماً. حاولت إلحاق به بواسطة "الكشاف" فلم أتمكن لأنه بعد كثيراً كما حاولنا الإشارة إليه بالتوقف ولكنه لم ينتبه إلى إشارتنا ولا شك أن هذا الاجراء من جانب أحمد مصطفى مخالفاً تماماً للأوامر التى أصدرتها في بادىء الرحلة من ضرورة السير في القافلة بالترتيب وبنفس السرعة التى تسير بها القافلة. كما أن أحمد مصطفى بهذا العمل قد يعرض نفسه وزملائه لخطر إحتمال أن يفقد الاتصال بنا وبالتالى يفقد طريقه في عرض البحر الكبير. ولما كنا قد قاربنا من الغروب لذلك عدت ثانياً إلى برنيس وطلبت إلى القبطان حسين ياقوت أن يتقدم ببرنيس ليلحق بالزورق "سمير" ويعود به إلى القافلة ثانياً وسيحل "الكشاف" محل برنيس في قيادة القافلة والاتجاه بها في إتجاه الغرب إلى أن يعود برنيس بالقارب الشارد. وفعلاً عادت برنيس بالزورق "سمير" حوالى الغروب وعند الغروب وقفنا قليلاً في عرض البحر وكان الريح قد أشتد كثيراً عن الصباح وكان التعب قد أخذ من الكشافين الذين كانوا يقودون "بلبل" و "سمير" مأخذاً كبيراً وأتفقت على تغييرهم بآخرين فنزلت مع محمود صبح لأبدل كل من عبد السلام رجب ونجاد صلاح الدين في الزورق "بلبل". كما بدلت طاقم "سمير". أما "الكشاف" فبقى كما هو لأن حجم "الكشاف"

من الكبر بحيث يسمح لأفراده بالراحة بعكس القوارب الأصغر حجماً والتى لا تسمح لطاقمها بذلك.

أمرت جميع الزوارق بأن توقد مصباحاً كهربائياً وأن تضعه على الصارى في مكان مرتفع بحيث يمكن رؤيته وسط الأمواج التى تحجب الزوارق بكاملها عن الرؤية في بعض الأحيان كما طلبت إلى جميع الكشافين الذين سيبقون بالزوارق أثناء الليل بأن يلبسوا ملابس صوفية حيث يبرد الجو أثناء الليل وأن يلبسوا أيضاً أحزمة النجاة.

وبعد عمل كل هذه الترتيبات شرعنا في السير خلف برنيس التى كانت تقود القافلة في المقدمة يتبعها "بلبل" ثم "سمير" ثم "الكشاف". ولقد أكدت مراراً ضرورة السير بهذا الترتيب حتى لا تتفرق القافلة أثناء السير ليلاً في عرض البحر وبذا يصبح البحث عن الزوارق الشاردة عملية صعبة للغاية وسط الظلام.

تمكن "بلبل" و "سمير" من السير بإنتظام خلف برنيس لسابق تدريب طاقمهما على أعمال الملاحة ليلاً أما "الكشاف" فكان يواجه طاقمه صعوبة كبيرة في إبطاء سرعته والسير في الترتيب المتفق عليه أى في مؤخرة القافلة ونظراً لأن قائد كشاف لم يحاول القيام بأى مجهود لإبطاء سرعته فلقد أخذ "الكشاف" يسرع ويتقدم جميع القافلة إلى أن يتخطى برنيس ويدور أمامها ثم يعود إلى الخلف ولا شك أن مرور أى زورق أمام برنيس في ظلام الليل الحالك عملية خطيرة وسببت الكثير من الانزعاج لبرغوث وأبى كليلة اللذان هبا يصرخان على طاقم "كشاف" بعدم العودة إلى هذه المناورة الخطرة في الظلام وأن يحاولا المحافظة على ترتيبهما في القافلة.

ولم تكن عملية إبطاء سرعة الكشاف من الأمور الصعبة فيكفى خفض الشراع الأمامى (الفلوك) فتبطأ سرعته وإذا لم يكن ذلك كافياً فيمكن ارخاء حبل (الشاغول) الذى يشد الشراع الرئيسى بحيث يسمح لجزء من الهواء الذى يدفع الشراع بالتسرب وإذا كان هذا غير كافى أيضاً فيمكن تصغير مساحة الشراع الرئيسى بأخذ (موضة) وذلك بربط الجزء الأسفل من الشراع حول (البومة) وبذا تقل مساحة الشراع الرئيسى فتنخفض سرعة القارب كما يمكن أيضاً إلقاء حبل طويل في الماء في نهايته أى شيء يساعد على زيادة مقاومة الحبل للماء كحلقة نجاة أو فرميلة أو قطعة خشب كل هذه الأشياء كان من الممكن عملها أثناء السير بواسطة طاقم الكشاف لتنخفض سرعته والسير بالترتيب الموضوع ولكن لم يفطن أحد من طاقم "الكشاف" لذلك لقلة خبرتهم.

أما "بلبل" والذى كان من نصيبى قيادته في تلك الليلة وبرفقتى محمود صبح فلقد مكثنا فترة نتجاذب أطراف الحديث. وبعد منتصف الليل كان التعب قد أخذ منى مأخذاً شديداً كما أن حركة الزورق في الماء من صعود وهبوط نتيجة لاصطدامه بالأمواج والتى تتخذ طابعاً يسير على وتيرة واحدة تبعث على الأغفاء والنوم. وأخيراً لم أتمكن من مقاومة النعاس فطلبت من محمود صبح أن يمسك بالدفة وأن يقود "بلبل" بدلاً منى وأستلقيت في ذلك الجزء الصغير الخالى من المعدات والمتاع في أرضية القارب وحاولت البحث عن أى شيء يصلح كوسادة أضعه تحت رأسى فلم أجد سوى احدى العلب الصفيح التى توضع فيها الحلاوة فوضعتها تحت رأسى وما كدت أغمض عينى حتى رحت في سبات عميق ولكن ذلك لم يدم سوى نصف ساعة تقريباً أستيقظت بعدها وشعرت بأن نشاطى قد تجدد تماماً وعدت ثانياً لأتولى قيادة "بلبل" من محمود صبح وأستمر نظام السير على هذه الوتيرة يسير خلفنا "سمير".

وفي الساعة الثالثة صباحة نادى علينا نوبتجى "برنيس" بأنه سيغير الاتجاه لنتبعه ويلاحظ أن "برنيس" كانت تسير طول الوقت بالشراع ولما كانت تسير في إتجاه الغرب وضد الريح تقريباً في هذه المرحلة عليها أن (تصفح وتصلح) أى تسير في خط متعرج ضد إتجاهِ الريح.

وأخذنا نعدل إتجاهنا في الاتجاه الجديد الذى أخذت "برنيس" تسير فيه ولقد لاحظت أنه إتجاه الشرق تقريباً وعرفت ذلك بالقمر الذى كان في التربيع الأخير من الشهر القمرى والذى بدأ في هذه الساعة في الظهور فوق خط الأفق في مقدمة المركب تماماً وقد أخذ يرتفع تدريجياً في السماء. كما لاحظت بعيداً عنا في المقدمة أنواراً تظهر وتختفى وراء الأمواج ولقد ظننت في بادىء الأمر أنها أنوار لمراكب صيد ولكن المعروف أن هذه المناطق كانت في ذلك الحين غير مطروقة لمراكب الصيد لبعدها عن الاسكندرية حوالى مائة كيلو متراً كما أن العرب في هذه المنطقة لا يستخدمون طرق الصيد العادية وإنما يستخدمون طرق أشد فتكاً بالأسماك إذ يستخدمون الديناميت والذى يكثر في هذه البقعة بوفرة من مخلفات الحرب العالمية الثانية ورغم ما في هذه الطريقة من مخالفات لقوانين الصيد إلا أنها بكل أسف لا تزال تستخدم لقلة الرقابة في هذه المناطق.

حادث اصطدام "برنيس" في شعب طنوم

الخميس ٢٦ أغسطس :

اتبعنا المركب "برنيس" في خط سيرها الجديد الذى أخطرنا به الكابتن حسين زاهر ياقوت والذى كما ذكرت قد تغير من الاتجاه الأصلى وهو اتجاه الغرب إلى الاتجاه شرقاً وبعد أن قطعنا مسافة غير طويلة في الاتجاه الجديد وإذا بالمركب برنيس تتوقف فجأة كما لو كانت قد اصطدمت بعائق في الماء وأخذنا نقترب منها بسرعة ولا حظت في الظلام أن الجزء البارز من جسم المركب "برنيس" كان أعلى بكثير من الجزء الذى اعتدنا رؤيته كما ظهر الجزء الذى كان غاطساً من جسمها أقرب إلى البياض من كثرة ما تراكم عليه من القواقع والأحياء البحرية (الحشف) الذى يعلق عادة بالجزء الغاطس من جسم المركب في المياه المالحة. وأخذت "برنيس" تميل على جانبيها بقوة دفع الريح على أشرعتها الضخمة.

ولما كنت أعلم أن هناك شعاب صخرية معلمة على خرائط هذه المنطقة لذا فقد هالتنى خطورة النتائج المترتبة على هذا المنظر الفظيع إذا كانت "برنيس" قد اصطدمت فعلاً في هذه الشعاب الصخرية. فربما يكون قد أدى ذلك إلى إختراق الصخر لأسفل جسم المركب الخشبى وتسرب الماء إلى داخلها. وأخذت أتساءل ما العمل الآن في السيدات والأطفال الموجودين داخل المركب وما هى الوسيلة لنجدتهم.

أخذ ميل المركب "برنيس" على جانبها الأيسر يشتد أمام ضغط الريح على أشرعتها كما يميل الملاكم أمام ضربات خصمه الأقوى وما تكاد "برنيس" تعتدل واقفة في فترة هبوط شدة الريح حتى تتلقى أشرعتها لطمة أخرى فتعود للميل على جانبها مرة أخرى. ثم مضت فترة ساد فيها الهرج على ظهر "برنيس" ويبدو أن القبطان أمر بايقاظ كل الركاب والكشافين. وأقتربنا "ببلبل" من "برنيس" حتى كدنا نصطدم بها. وهنا صرخت على طاقم المركب أن ينزلوا القماش (أى الشراع) وفي ثوانى كان برغوث وطاقم المركب يساعدهم باقى الكشافون قد عملوا على إنزال الأشرعة المساعدة أما الشراع الرئيسى فلقد وجدوا بعض الصعوبة في إنزاله والمركب تميل على جانبها للأسباب الآتية:

أولاً : أن الصارى كان مائلاً في اتجاه ميل المركب.

ثانياً : يصعب إنزلاق الحلقات التى تربط الشراع بالصارى عندما يكون الشراع معبأ بالهواء.

ولكن يمكن إنزال الشراع فلابد أن يكون سطح المركب في وضع أفقى ليسمح

للصارى بالاعتدال وكذا أن تتجه المركب ضد إتجاه الريح ويساعد هذا الاجراء على تفريغ الشراع من أى هواء يتجمع فيه. ولم يكن كل ذلك متاحاً في الوضع الذى تورطت فيه "برنيس". ولكن قوة شد سواعد جميع الطاقم مضافاً إليها جميع الكشافين على سطح المركب أمكن لهم في فترة اعتدال جسمها من إنزال الشراع ولقد تم ذلك بصعوبة في أول الأمر ثم فجأة سقط (البيك) الذى يحمل الشراع الرئيسى دفعة واحدة في مشواره الأخير وسمعت من يصرخ (ولعله الريس برغوث) "عليه العوض ومنه العوض" وهى مقولة لا تذكر إلا في أعقاب حادث خطير.

زوبعة من القلق الشديد والوساوس تنتابنى

وفي هذه اللحظة التى كنت أجهل فيها ما أحدثه اصطدام اليخت "برنيس" بالشعاب الصخرية القائمة في هذه المنطقة كان أخشى ما توقعته أن تكون هذه الشعاب من النوع الصخرى الصلب ذو الحواف المدبية والذى لا أشك أن صدمة بذلك العنف الذى يميل بمركب في حجم "برنيس" بالكامل على جانبها لكافية لتحطيم بدنها الخشبى واندفاع الماء إلى داخل المركب التى تحوى أولاً عائلاتنا المرافقة لنا في جانب من القمرات (الغرف) السفلية للمركب ثم صغار الكشافين الذين رافقونا من الاسكندرية في الجانب الآخر. وتصورت حالة الهرج والمرج التى تعقب في العادة أمثال هذا الحادث مما يزيد في تعقيد الموقف. كما يحدث عادة في مثل هذه الحالات أن تؤدى الصدمة الشديدة التى نالها بدن المركب إلى غلق أبواب الغرف وصعوبة فتحها فيتعذر بذلك نجاة الذين أدى سوء طالعهم إلى انحباسهم داخل هذه الغرف وتصورت حالهم وهم يحاولون دون جدوى النجاة بالخروج من غرف المركب التى انحبسوا داخلها.

ثم امتدت هذه الهواجس بي إلى تخيلى ما سوف تسفر عنه هذه الكارثة في الرأى العام عندما تنقل إليه وسائل الأعلام من صحافة وتليفزيون تفاصيل هذه الرحلة الجريئة وتستعرض المسئولين عنها واحداً واحداً. ولا شك أننى بصفتى الوكيل الأول لوزارة الحربية من ناحية وبصفتى قائد الكشافين البحريين المشتركين في هذه الرحلة سوف أكون في مقدمة من يتناولهم اللوم والنقد الشديد.

عبثاً حاولت طرد هذه الهواجس التى تجمعت في مخيلتى والالتفات إلى ما يجب اتخاذه من محاولات سريعة لانقاذ المركب "برنيس" وركابها من الموقف الخطير المحدق بهم.

انجلاء موقف "برنيس"

وبعد إنزال الشراع الرئيسى أخذت "برنيس" تعتدل في موقفها وهنا انتظرت أن تبدأ عملية إخلاء "برنيس" ولكن شيئاً من ذلك لم يحدث لأن القبطان حسين زاهر ياقوت لم يصدر أمراً بذلك ولقد بعث ذلك بالطمأنينة إلى نفوسنا. أخذت الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" تدور حول "برنيس" التى وقفت ثابتة في مكانها. ثم ابتعدت بالزورق "بلبل" يتبعنا "سمير" إلى مسافة ٢٠٠ متراً من "برنيس" ووقفنا نتشاور فيما يجب عمله من مساعدات يمكن تقديمها "لبرنيس". وكان الظلام قد أخذ في الانقشاع وبدت الأرض تلوح في الأفق ولم نكن نبتعد عنها أكثر من كيلومتراً واحداً تقريباً فحمدت الله على أن وقع لنا هذا الحادث في ذلك الوقت (قرب الصباح) وذلك المكان (بالقرب من الشاطىء) لأنه لو كان حدث ليلاً لمرت بنا فترات قلق طويلة قبل أن نلم بحقيقة الأمر.

عدنا بعد ذلك إلى "برنيس" ورسونا على مسافة ١٠٠ متر تحت ريحها (أى يمر الريح عليها أولاً قبل أن يصل إلينا) وبذا نقف في حماها من شدة هبوب الريح ونفخنا القارب المطاط وركبته ووصلت به إلى "برنيس" بمفردى فوجدت الكابتن ياقوت واقفاً على سطحها بكل هدوء وقد أنزلت جميع أشرعتها وغطيت بغطائها كما لو لم يحدث شيئاً على الاطلاق. صعدت إلى ظهر المركب وسألته عن نتيجة العطب فقال لا شيء فحمدت الله على ذلك وابتعد عنى شبح القلق.

تدارست مع الكابتن ياقوت الموقف واقترحت عليه ضرورة أخذ الأعماق في كل هذه المنطقة لنجد أحسن الوسائل لإخراج "برنيس" من ورطتها ولكنى علمت بمزيد من السعادة أن المركب خرجت والحمد لله من المكان الذى (شحطت) فيه وأنها في عمق كبير الآن ولكن من الضرورى جس أعماق باقى المنطقة المجاورة حتى ندخل في البحر العميق قبل أن نغادر مكاننا وأخذنا نتعرف على المكان الذى وقفنا فيه وظننا في بادىء الأمر أنه رأس شقيق.

وحاولنا رؤية جامع سيدى عبد الرحمن الذى يرى من هذه المنطقة (رأس شقيق) بوضوح ولكن لم نتمكن من ذلك ورأى القبطان ياقوت أن خير وسيلة هى الانتقال إلى الشاطىء ومعاينة المنطقة وتحديد المكان وأمر بإنزال إحدى قوارب "برنيس" الاحتياطية إلى الماء وركب فيه مع علاء الدين محرم.

عاد القبطان حسين زاهر ياقوت من البر وأخبرنا أن الرأس البارزة في البحر أمامنا هى رأس أبو الجروف وليست رأس جبيصة أمام سيدى عبد الرحمن كما ظنناها. وهذه قد مررنا بها في ظلام الليل دون أن نلحظها.

شرع القبطان ياقوت في عمل جسات للتعرف على عمق المياه المحيطة بنا وبعد أن أطمئنينا إلى سلامة الملاحة في هذه الأعماق شرعنا في التحرك الساعة العاشرة صباحاً قاصدين الضبعة التى تبعد عنا حوالى ٢٥ كم إلى الغرب وقد هدأ البحر قليلاً وسرعة الريح (٣-٤) بمقياس بوفورت (أنظر مقياس قوة الريح صفحة ٢٠٩).

وصلنا الضبعة الساعة الخامسة مساء وقررنا استئناف السير الساعة السابعة والنصف مساءاً حتى نصل رأس الحكمة بعد شروق الشمس في صباح اليوم التالى وبذا نتلافى الخطأ الذى أرتكبناه في اليوم الأول لرحلتنا (٢٥ أغسطس) عندما قمنا في الصباح من ميناء الاسكندرية لنصل إلى هدفنا في المساء.

وعند الرسو في الضبعة أرتكب كريستيان رطل قائد الكشاف غلطتين فنيتين الأولى أنه كان من الواجب اختيار مكان يبدو قاعه رملى أو طينى ليلقي فيه مخطاف الرسو. والغلطة الثانية أنه ألقى مخطافين للرسو بينما كان أنتظارنا مؤقتاً وكان من الممكن الاكتفاء بمخطاف واحد فقط حيث أن ذلك قد أدى إلى مشاكل كبيرة لدى سحب المخاطيف من الماء عند القيام على نحو ما سنراه فيما بعد مما أدى إلى فقد المخطافين.

وفي تلك الليلة قررنا سحب "بلبل" يعقبه "سمير" خلف "برنيس" ووزعنا الكشافين ورتبنا نوبات كل منهم أثناء السير في كل قارب. وكان طاقم "الكشاف" مجهداً للغاية وطلبوا إلينا أن ينتقل ٣ من طاقمهم إلى "برنيس" ليستريحوا فوافقت على ذلك ولكن كريستيان رطل قائد الكشاف طلب أن أعيرهم أحد الكشافين الذين أخذوا قسطهم من الراحة ليحل محل أحد أفراد القيادة في طاقم "الكشاف" والذين بلغوا من الأعياء درجة كبيرة والواقع أننا لم نعثر على واحد يصلح لهذا العمل لأن جميع الموجودين حالياً "ببرنيس" أما هم من الكشافين الذين أنضموا إلينا في الاسكندرية ليتمتعوا برحلة السفر على "برنيس" وأغلبهم ليس له دراية عملية كبيرة بفنون البحر أو أعضاء طاقم "بلبل" و "سمير" الذين تم تبديلهم وهؤلاء أيضاً كانوا على درجة عظيمة من الجهد والتعب. ولما كان علاء الدين محرم لم يأخذ دوره في الخدمة بعد لذا وقع إختيارى عليه وطلبت إليه أن ينزل لمساعدة طاقم "كشاف" فقبل علاء الدين التطوع دون أى معارضة وأعد اللبس وكافة المعدات التى تلزمه ونزل إلى الفلوكة الصغيرة التى أقلته من "برنيس" إلى حيث كان

يرسو الزورق "كشاف" ولكن ما كاد يتنقل ويقف على سطح "كشاف" الذى كان يعلو ويهبط بشدة مع الأمواج حتى بدء يشعر بدوار البحر وأخذ يتقيأ بشدة مما أضطرنا إلى إستدعائه معنا ثانياً إلى "برنيس" وراح في سبات عميق طوال الليل ولقد أثرت هذه الحادثة على سمعة علاء الدين الكشفية والذى كان الكشافون يأتمرون بأمره وينظرون إليه كمثل أعلى في حركة الكشافة البحرية. والحق أن علاء الدين بما له من خبرة طويلة في البحرية التجارية والتى عمل فيها ضابطاً لفترة طويلة قد أكسبته خبرة كبيرة بفنون البحر ولذا فإنه قبل التطوع للعمل في الكشافة البحرية منذ نشأة هذه المنظمة عام ١٩٥٣ وساهم مساهمة فعالة في تنظيمها وأعمال التدريب فيها كما كنا نعتمد عليه إعتماداً كبيراً في الباخرة النيلية حارس مركز منطقة وادى النيل للكشافة البحرية بالقاهرة.

ولقد أضطر فريق شركة الحرير الصناعة أن يقلع في تلك الليلة بأربعة كشافين فقط. والواقع أن فريق الحرير الصناعى كان موضوع إعجابنا جميعاً بما في ذلك رجال البحرية فعلى الرغم من خبرتهم المحدودة في أعمال البحر حيث أن الفريق لم ينشأ إلا في سنة ١٩٥٤ وهو العام الذى قمنا في الجزء الثانى منه بهذه الرحلة إلا أنه أبدوا من الاعتماد على النفس والتفانى والاهتمام بعملهم ما أثار إعجابنا جميعاً.

بدأنا التحرك من مرسانا بالضبعة الساعة الثامنة مساءاً وذلك لتأخر "الكشاف" في القيام بسبب المخطافين اللذين أشتبكا بصخور هذه المنطقة وتركنا "الكشاف" خلفنا بأمل أن يلحق بنا بعد أن يرفع المخاطيف. وما كدنا نتحرك قليلاً حتى أخذ "كشاف" يرسل إلينا اشارات ضوئية بطلب إستغاثة (S.O.S.). تدارست مع الكابتن حسين ياقوت فيما يجب إتخاذه من إجراءات وكان من رأى حسين ياقوت أن نسير ببطء وأن يلحقوا بنا فيما بعد ولكن رأيت نظراً لشدة ظلام تلك الليلة الغير قمرية وأمام خبرة فريق الحرير الصناعى المحدودة أن نعود ثانياً إلى حيث كان "كشاف" رأسياً وأن نساعدهم في حدود المستطاع.

وفعلاً قبل الكابتن ياقوت هذا الاقتراح وبدأنا في العودة إلى "الكشاف" ولقد أضطرت "برنيس" أن تدور في قطر متسع جداً لأنها كانت تقطر خلفها كل من "بلبل" و "سمير" ووجدنا فعلاً بعض الصعوبة في العثور على موقع "الكشاف" في الظلام الدامس وأمام إرتفاع الأمواج التى كانت تحجب في أغلب الأوقات مصباح إشارة "الكشاف" عنا.

وأخيراً رأينا "الكشاف" وأضطررت أن أذهب إلى مقدمة "برنيس" حيث كان من الصعب سماع أى أصوات من بعد في مؤخرة المركب حيث تحدث المحركات الديزل جلبة كبيرة وصوتاً عالياً.

صحت عليهم بصوت عال لأستفسر عن أسباب تأخرهم فردوا بأنه من المعتذر عليهم إخراج المخطافين من قاع البحر وكان "الكشاف" رافعاً شراعه الكبير فأشرت عليهم برفع الشراع الأمامى وأن يقوموا بقطع حبال المخطافين وأن يتبعونا فأطاعوا ذلك. وكان من الممكن لو أن الوقت كان نهاراً يسمح بالرؤية أن نقوم برفع المخطافين بواسطة ونش "برنيس" ولكن هذه العملية تقتضى ترتيبات ووقت طويل. لا يمكن أن تتم في الظلام. كما كان من الممكن أن نعلّم مكان المخطافين بواسطة عوامة لنعود إلى مكانهما ونحاول رفعهما إذا سمحت الظروف فيما بعد.

عدنا بعد ذلك إلى السير في الاتجاه الأصلى نحو رأس الحكمة. ونزلت للنوم في المكان المخصص لى أسفل المركب وكان البحر هائجاً والمركب تميل كثيراً ولقد رفض جميع الكشافين النوم في أسفل المركب وفضلوا النوم على السطح (الكورتة) وذلك خوفاً من الاصابة بدوار البحر.

الوصول إلى رأس الحكمة

الجمعة ٢٧ أغسطس :

وفي الساعة الثالثة صباحة أستيقظت من النوم وصعدت إلى سطح "برنيس" ووجدت القاربين "بلبل" و "سمير" في مواقعهما مقطورين خلف برنيس" ولكن الصول برغوث أخبرنى بأن "كشاف" أختفى بعد الساعة الثانية صباحاً ولقد أقلقنى هذا النبأ كثيراً لأن "كشاف" يسير الآن بدون مخطاف يساعد على الرسو وقد يجد صعوبة في الرسو على البر نتيجة لذلك إذا إستدعى الأمر ذلك. وعلمت فيما بعد أن السبب في تأخر "الكشاف" هو أنه كان يسير بالشراع ضد الريح مما كان يضطره إلى إتخاذ طريقاً متعرجاً (يصفح ويصلح).

سألنى برغوث عما يجب عمله وهل يتجه إلى (الأورصة) الثانية (أنظر البند ١ في معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) لأنه لا يود أن يقلق القبطان حسين ياقوت فسألت برغوث. وما هى تعليماتك التى تلقيتها من القبطان ياقوت؟ فرد على قائلاً "أنه طلب منى أن أوقظه الساعة الثالثة صباحاً لأتلقى منه تعليماته" فطلبت إليه أن يفعل ذلك.

عدت أحاول النوم ثانياً وفعلاً تمكنت من ذلك وأستيقظت الساعة الخامسة صباحاً وكان ضوء النهار قد أخذ يطرد أمامه ظلام الليل. وصعدت ثانياً إلى سطح "برنيس"

وحاولت البحث عن "الكشاف" في الأفق الواسع المحيط بنا فلم أعثر له على أى أثر. ولكن ما كاد ضوء النهار يسطع حتى رأيت في الأفق نقطة بيضاء تظهر وتختفى بين الأمواج العالية وتأكدت أنها شراع الكشاف فأطمأن قلبى وحمدت الله على ذلك. ويلاحظ أن لا يوجد أى صيادين في هذه المنطقة بالمرة ولذا فإن رؤية أى مراكب للصيد أو مراكب شراعية نادر الاحتمال.

والواقع أن هذه المسألة تبعث على الأسف الآن لأن هذه المنطقة غنية بالأسماك ولكن بعدها عن الاسكندرية يجعل الانتقال إليها بمراكب الصيد مشقة كبيرة علاوة على صعوبات التموين بالغذاء وبالثلج اللازم لحفظ الأسماك طازجة ولكن إذا أمكن التغلب على هذه الصعوبات بإنشاء مراكز لصيد الأسماك في هذه المناطق فإن ذلك سوف يعمل على زيادة الانتاج السمكى في البلاد.

برنامج التدريب على ظهر "برنيس"

أما على ظهر "برنيس" فلقد أعددنا برنامجاً محكماً للتدريب بالاتفاق مع القبطان حسين ياقوت الذى وزع الكشافون إلى عمليات مختلفة فكلف فريق منهم بأعمال النظافة وفريق آخر بقيادة المركب والوقوف على الدومان وقراءة البوصلة. وفريق ثالث يتدرب على جهاز قياس الأعماق (الاسكنديل) وفريق رابع في الراحة وهكذا. وكل ساعتين يتبدل كل فريق عمله مع الفرق الأخرى. وكانت أكثر الأعمال تثير حماس الكشافين وروح المغامرة هى عندما يكلفون بالصعود إلى برج المراقبة في أعلى الصارى الرئيسى وفي هذه الحالة يصعد الكشاف على سلم من الحبال "وبرنيس" تتأرجح بشدة ذات اليمين وذات اليسار ولا شك أن هذه العملية تتطلب درجة عالية من التدريب وضبط الأعصاب لأن أقل حادث مثل دوار البحر أو فقدان التوازن قد يؤدى إلى عواقب وخيمة.

كما أن من الأعمال المثيرة لروح المغامرة هى عندما يكلف أحد من الكشافين بتغيير الشراع الصغير الأمامى (لبرنيس شراعين أماميين) ويضطر الكشافون في هذه الحالة السير على ممر من الحبال في مقدمة المركب والبحر يزيد في مقدمة المركب تحتهم.

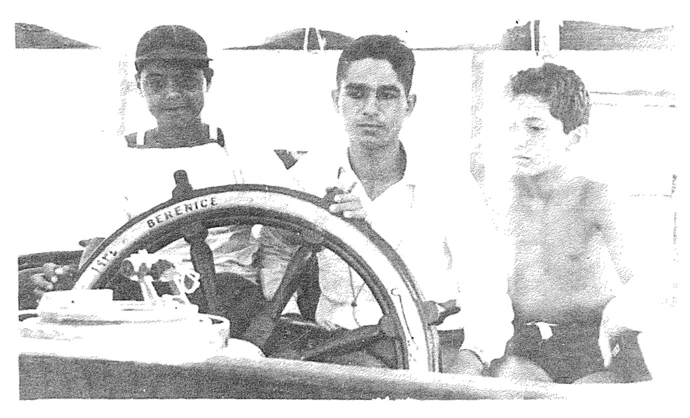
أن الكشافون الذين قاموا بهذه الرحلة سوف يذكرون طوال حياتهم هذه الرحلة المثيرة ولا شك أن هذه التدريبات قد أعطتهم خبرة كبيرة من الشئون البحرية كما أكسبتهم ثقة عظيمة في الاعتماد على أنفسهم.

التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٣٣)

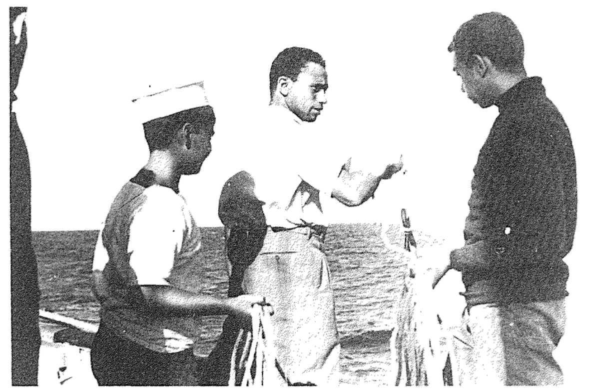
الكابتن علاء الدين محرم – عبد السلام رجب – القبطان حسين زاهر ياقوت الذى يتولى تدريبهم على توجيه المركب "برنيس" في الأتجاه الصحيح الذى تشير إليه البوصلة أمامهم.



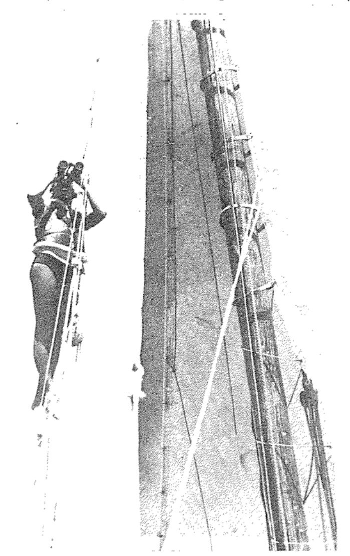
صورة رقم (٣٤)

سليم شكور – عادل صبح – حسن حمزه يقومون بالتدريب بالتناوب على قيادة اليخت "برنيس"

تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة

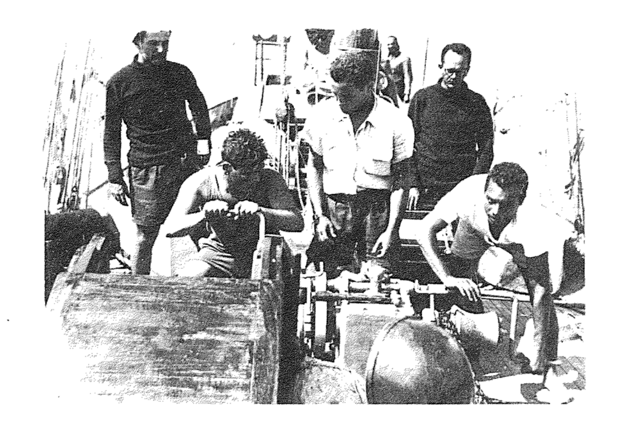


صورة رقم (٣٥) التدريب على قياس الأعماق بواسطة جهاز (اسكنديل).



صورة رقم (٣٦) إستطلاع اليابسة من صارى "برنيس"

تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٣٧) التدريب على استخدام الونش لرفع الخطاف



صورة رقم (٣٨) سحب الخطاف بعد رفعه بواسطة الونش

تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة

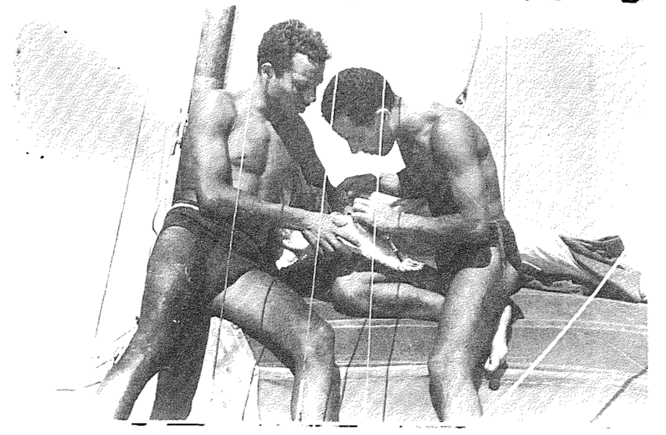


صورة رقم (٣٩) التضامن في رفع الأشرعة



صورة رقم (٤٠) طاقم الكوتر "كشاف" يتعاونون لضم الشراع الأمامى

تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤١) صيانة أقمشة الأشرعة وذلك بإصلاح الثقوب التى تحدث أثناء السير

صورة رقم (٤٢) صيانة الحبال

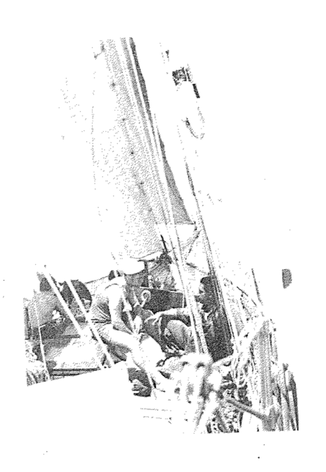


صورة رقم (٤٣)
دوار البحر شر لابد منه ... يصيب أغلب الكشافين الجدد في الأيام الأولى لممارستهم فنون البحر في بدء الرحلة ثم يقل تدريجياً إلى أن ينقطع تماماً بعد عدة أيام من التدريب المستمر.

أنشطة مختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤٤) ممارسة التدريب على التجديف



صورة رقم (٤٥) مناقشات في فترات الراحة أثناء الرحلة

تابع أنشطة مختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤٦) أعمال المطبخ من الاعمال الرئيسية على ظهر "برنيس"



صورة رقم (٤٧) وجبة شهية جماعية داخل مطعم "برنيس"

تابع أنشطة مختلفة أثناء الرحلة

صورة رقم (٤٨) فريق الموسيقى الذى شارك في الترويح على الجميع



صورة رقم (٤٩) عزف منفرد

وفي الساعة الثامنة صباحاً وصلنا رأس الحكمة وأرسينا "برنيس" في عرض البحر تجاه إستراحة الملك السابق ولما كان الماء ضحلاً بالقرب من الشاطىء لذا فقد قام الكشافون بعملية قياس الأعماق إلى أن وصلنا بالمركب إلى أقرب مكان ممكن من الشاطىء.

وكان تجاهنا خليج صغير له شاطىء جميل والماء فيه صاف للغاية وكأنه لون الفيروز. فأستقليت الزورق "بلبل" مع الكشاف عبد السلام رجب (ابنى) ولم يكن دخول ذلك الخليج بالأمر الهين لأن الفتحة الوحيدة المؤدية له ضيقة وبها بعض الصخور القريبة من سطح الماء ولذا كان من الواجب إتخاذ منتهى الحذر حتى لا يصطدم قاربنا بأى من هذه الصخور.

وصلنا "بيلبل" إلى قرب الشاطىء وربطناه هناك ثم أنزلنا القارب المطاط ونفخناه وعدنا به إلى "سمير" حيث ربطناه بالقرب من مكان "بلبل" على الشاطىء. وفي هذه الفترة تمكن "الكشاف" من السير خلفنا إلى داخل الخليج وربط بجوارنا.

أخذنا في إخراج معدات المخيم من القوارب وأقمنا معسكرنا وفي أعلى مكان نصبنا الصارى الكبير المصنوع من الأنابيب الصلب التليسكوبية التى تنزلق داخل بعضها البعض ورفعنا عليه علم الكشافة البحرية الذى يرفع لأول مرة في هذه الجهات.

أعددنا معدات الصيد والغطس تحت الماء وأخذت فريق من الكشافين المدربين على الغطس وغطسنا في هذه المنطقة خارج الخليج. ولقد دهشنا جداً لما رأيناه هناك فلقد بدت كأنها مدينة كاملة تحت سطح الماء ففيها آثار منازل وآبار وفتحات حفرت بطريقة هندسية منتظمة. بل وجدنا أيضاً قطعاً من الأوانى الخزفية التى كانت مستخدمة في العصور القديمة ومما لاشك فيه أنه كان في هذه البقعة أيام الرومان أو الأغريق مدينة وقد هبط بها سطح الأرض فغمرتها مياه البحر وودت لو كان معنا معدات للتصوير تحت الماء. ولقد أتضح من رحلاتى في هذه البقاع أن مناطق كثيرة توجد فيها مثل هذه المناظر ويا حبذا لو اهتمت هيئة الآثار بالبحث عن هذه المدن الغريقة والتعرف على تاريخها. وبهذه المناسبة فلقد نشأت في إنجلترا جمعية للبحث عن الآثار تحت سطح الماء وأغلب أعضاء هذه الجمعية من الهواة الذين يجيدون الغطس تحت الماء ومن المهتمين بالآثار. وياحبذا لو نشأت مثل هذه الجمعية في بلادنا حيث تذخر سواحلها الشمالية وخصوصاً الجزء الغربى منها بأمثال هذه المدن.

حاولنا أن ندرس الأحياء المائية في هذه المنطقة وكان أول بحث لنا هو قنفد البحر (الريتسة) فلم نعثر عليه في الصخور المواجهة لأمواج البحر كما هو المعتاد لنا في الاسكندرية فكلفت سليم شكور بالبحث عنها وعدت إلى حيث أقمنا المعسكر وأنشغلت مع باقى الكشافين في إعداده. وبعد قليل حضر سليم مسرعاً وأخبرنى بأنه أكتشف كميات كبيرة من (الريتسة) تحت سطح الماء فتركت المعسكر وعدت معه إلى المكان الذى أشار إليه وغطست فلم أجد إلا واحدة على عمق كبير في مكان معرض لشدة لطم الأمواج. كما شعرت أنه يوجد في المنطقة تيار مائى شديد جداً ولم أجد جدوى من الاستمرار في البحث عن (الريتسة) في هذه المنطقة خصوصاً وأنها خالية من الأعشاب المائية التى تعيش (الريتسة) فيها وتتغذى عليها.

انتقلنا بعد ذلك إلى الجانب الثانى من الصخور المحيطة بالخليج وهو الجانب الذى يقع في المياه الساكنة فوجدنا فعلاً كميات كبيرة من (الريتسة) وأغلبها أسود اللون وهو لون لم نعتد رؤيته في شواطىء الاسكندرية كما أن حجمها أكبر نسبياً عن المعروف لنا هناك وشوكها أطول كثيراً. ولكن بفتح هذه (الريتسة) وجدنا أنها خالية من البطارخ وهو الجزء الذى يؤكل منها وبذا فإنها لا تصلح للأكل.

عدنا إلى المعسكر حيث وجدنا الكشافين قد أعدوا غذاء شاندوتش خفيف. كما علمت لأول مرة بتناقص التموين الذى أحضرناه معنا من الاسكندرية بسرعة والواقع أنه بصدد هذا التموين قد أرتكبنا غلطتين رئيسيتين:

الأولى : كان من الواجب حساب التموين حساباً دقيقاً فلقد ظننا في بادىء الأمر أن التموين سوف يقتصر فقط على طاقم الكشافين في "بلبل" و "سمير" ولكن أتضح بعد ذلك أن زملائنا الكشافون الذين حضروا من الاسكندرية أضيفوا أيضاً إلى تموينا المحدود وكان من الواجب التأكد من عدد الكشافين الذين سوف يشملهم التموين قبل البدء في الرحلة لتدارك أى نقص بعد ذلك. أما ترك هذا الموضوع الهام لِلأقدار فإن عواقبه تكون وخيمة في أغلب الأحيان كما حدث في حالتنا.

الثانية : كان من الواجب تكليف أحد القادة المسؤلين بعملية التموين ليعرف موقفه يوماً بيوم وحتى لا يطرأ أى إسراف في إستخدام التموين.

ولا شك أن هذه الدروس العملية يجب أن نستوعبها تماماً للأفادة منها في رحلاتنا القادمة.

ذهبنا بعد الغذاء في طريقنا إلى الاستراحة الفخمة التى بناها الملك السابق في هذه المنطقة ويصل بين الخليج الذى وقفنا فيه والاستراحة التى بنيت في مكان مرتفع مدق طوله حوالى ٥٠٠ متراً تقريباً وفي الطريق قابلنا سيارة جيب بها كل من اليوزباشى أحمد راشد والملازم أصلان وهما من أعضاء الهيئة المشرفة على مشروع رأس الحكمة والذى تتعاون معهم فيه منظمة (النقطة الرابعة) الأمريكية التى تمد هذا المشروع بالخبرة الفنية والمعدات اللازمة وبذور النباتات التى تقوم بتجربة زراعتها في هذه المنطقة.

ولقد أستقبلنا كل من أحمد راشد وأصلان أحسن إستقبال وأخبرانى بأنهما علما بحضورنا فحضروا للقائنا فركبنا معهما السيارة وذهبنا إلى حيث توجد الاستراحة ومن شرفة الاستراحة العالية شاهدت منظراً بديعاً للغاية فرأس الحكمة في هذه المنطقة تبرز لمسافة كيلومترين تقريباً في مياه البحر وبذا يرى الإنسان مياه البحر تحيط بالرأس من كل الجوانب تقريباً وفي العصر يشاهد الإنسان في إتجاه الغرب أشعة الشمس تتلألأ على سطح مياه البحر مما يجعل لهذا المنظر البديع أثر لا يمحى من مخيلة الإنسان.

وفي الاستراحة قابلنا المسيو شوربتجيان ضابط إتصال النقطة الرابعة والسيدة حرمه والتى أعدت لنا فنجان من القهوة التى مكثنا مدة طويلة أثناء الرحلة محرومين من التمتع بشربها وشكرنا لهم حسن ضيافتهم لنا.

ولقد علمت من اليوزباشى راشد بأن المرسى الأصلى لرأس الحكمة أحسن بكثير من الخليج الذى رسونا فيه وهو مزود (بسقالة) يمكن لزوارقنا أن ترسو عليها وهذا المرسى يوجد إلى جنوب هذا الخليج بحوالى كيلومترين. وأن هذا المرسى هو الذى أحترقت فيه القطعة البحرية "غزة" عام ١٩٥١ عندما أتت لتحضر بنزين للنش الملك السابق.

دعانى اليوزباشى أحمد راشد لمعاينة المشروعات الزراعية التى يشرفون عليها في منطقة رأس الحكمة. فأطلعنى على تجارب تجرى على أعشاب تصلح لرعى الماشية وتنمو بغزارة وتتحمل العطش لفترة طويلة. وقص على اليوزباشى راشد قصة هذا النبات فعلمت أنه لم يكن معروف بالصحراء الغربية قبل الحرب العالمية الثانية ولكن عندما قامت الحرب وأقيمت مستودعات التموين في مناطق مختلفة وكانت هذه المستودعات محاطة بالأسلاك الشائكة وعليها حراسة مشددة بحيث لا يمكن للإبل والأغنام والماعز أن تنفذ إلى داخل هذه المستودعات وجد أن هذا العشب ينمو بغزارة داخل هذه المستودعات وذكر اليوزباشى راشد أن هناك إحتمال كبير أن تكون بذور هذا العشب وردت من الهند

ضمن إحدى مواد التموين التى أحضرت للقوات الهندية التى كانت تحارب في صفوف الحلفاء في ذلك الحين ولذا فإن الأعراب أطلقوا على هذا النبات أسم (العشب الألمانى).

كما أطلعنى اليوزباشى أحمد راشد على عينات من التين الذى يصلح للتجفيف كان الملك السابق قد أحضرها من تركيا لتجربتها في هذه المنطقة ويبدو أن نجاح هذا النوع كان على نطاق محدود وربما كان لقلة مياه الرى أثر مباشر في ذلك. كما عاينت الكثير من الآبار القديمة التى تعرف بأسم (السوانى) والتى أعادوا تطهيرها واستخدامها لأغراض الرى. وهناك تجارب أخرى على أنواع مختلفة من النخيل وغيرها من الأشجار يبشر بعضها بالنجاح ولكن هذه الزيارة العابرة أعطتنى فكرة واضحة عن المشاكل الضخمة التى تواجه عملية تعمير الصحارى وفي مقدمتها نظام الاعاشة والمواصلات وأخيراً وليس أخراً الماء النادر الوجود.

عدنا بعد ذلك إلى المعسكر الذى أقمناه فوجدت أن الكشافين حاولوا سحب القارب المطاط إلى البر فوق الصخور المدببة ولقد أدى ذلك إلى حدوث ثقوب بالقارب وتلفه وكان من الواجب أن يحذروا من سحب القارب فوق الصخور ويجب في مثل هذه الحالات رفعه خصوصاً وأنه قد جهز بحبال جانبية لهذا الغرض.

ولقد أنتهزنا هذه الفرصة لعمل الاصلاحات اللازمة في القاربين "بلبل" الذى تمزق شراعه الرئيسى وفي "سمير" الذى تلفت اليد الخشبية لدفته. فكلفت عادل مصطفى من كشافى الاسكندرية بإصلاح يد دفة "سمير" وأعطيته المعدات اللازمة كما أعطيته قطعة من الخشب اللازم للاصلاح. فقام عادل مصطفى بعملية الاصلاح بكل همة وحماس على الرغم من عدم ملاءمة الظروف التى كان يعمل فيها وما يقتضيه مثل هذا العمل من إستعدادات غير متوفرة في حالتنا وقام فعلاً بعملية الاصلاح في النهاية على أتم وجه. كما أخذت السيدة حرم علاء الدين محرم بالاشتراك مع عبد السلام رجب والكشاف البحرى ماجد سعيد في إصلاح شراع "سمير" الذى أصيب بقطع كبير أثناء الرحلة.

وفي هذه الأثناء حضرت كاسحة الألغام "كردفان" من الاسكندرية. وكان من المفروض أن تتصل "برنيس" بين كل فترة وأخرى بالسلاح البحرى بالاسكندرية لاعطائهم خط سيرنا وأخبارهم بمدى تقدم الرحلة ويبدو أن جهازنا اللاسلكى الموجود في "برنيس" قد أصابه العطب منذ غادرنا الاسكندرية وبذا إنعدم إتصالنا بالسلاح البحرى ولذا صدرت الأوامر إلى "كردفان" أن تخرج للبحث عنا في عرض البحر وأن تستفيد من هذه الرحلة للقيام بتدريبها ومناوراتها المعتادة التى كانت تقوم بها بالقرب من ميناء الاسكندرية.

ولدى عودتنا إلى معسكرنا قابلت قبطان الكاسحة "كردفان" وهو الصاغ البحرى ابراهيم طه ناصف الذى علمت منه أنهم يبحثون عنا منذ البارحة وأنه قد قام رأساً من الاسكندرية إلى مرسى مطروح ولما لم يعثروا علينا هناك فلقد قاموا بالبحث إلى أن عثروا علينا هنا في رأس الحكمة.

بدء الريح يشتد منذ عصر ذلك اليوم وتشاورت مع القبطان حسين ياقوت فيما يجب إتباعه وأخيراً أستقر الرأى على أن نقوم برفع معسكرنا في أقرب فرصة ممكنة وأن ننقل الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" من الخليج الصغير الذى كانوا راسين فيه إلى المرسى الأصلى لرأس الحكمة والذى يقع حوالى كيلومترين إلى جنوب الخليج الذى رسونا فيه.

وفعلاً شرعنا في رفع الخيام والصارى الكبير ولقد ساعدنا في هذه العملية الملازم أصلان الذى أخبرنى بأنه خدم في سلاح الطيران فترة طويلة وأنه كان يحلم دائماً بركوب البحر وأن يركب مركباً كبيراً ولما دعوته أن يركب معنا في إحدى زوارقنا أعتذر بلطف لأنه لا يميل لركوب المراكب الصغيرة ويبدو أن زوارقنا كانت من الصغر بحيث أنها لم تكن تبعث على الثقة بركوبها.

وأستغرقت عملية رفع المعسكر بعض الوقت حيث أن أغلب الكشافون تركونا وعادوا إلى حيث ترسو "برنيس" ولم يبقى سوى أربع كشافين فقط لعملية رفع هذا المعسكر وجميع معداته وأدواته وهى كثيرة ومبعثرة.

وقرب الغروب كان "بلبل" جاهزاً للرحيل وفعلاً بدأ ينتقل إلى مرسى رأس الحكمة. وبعد قليل كان "سمير" جاهزاً للرحيل أيضاً ورأيت أن أقوده بنفسى للتأكد من أن جميع الاصلاحات التى تمت فيه على ما يرام.

وما كدنا نرفع الشراع الرئيسى ثم الشراع الأمامى "لسمير" ونشرع في السير حتى لاحظت أن دفة "سمير" لا "تجاوب" أى لا توجه القارب في الاتجاه المطلوب وكاد "سمير" أن ينقلب بنا نتيجة لذلك وبعد الفحص لا حظت أن يد الدفة الخشبية وتنتهى بقطعة معدنية بها ثقب مربع وهذا الثقب يدخل في عامود الدفة المصنوع من الصلب وقد شكل من أعلاه على شكل مربع ووجدت أن يد الدفة قد ركبها الكشاف عادل مصطفى بعد عملية الاصلاح في وضع يختلف ٩٠° عن وضعها الأصلى.

حاولت في بادىء الأمر أن أسير بالزورق "سمير" ويد دفته في هذا الوضع الغريب

ولكن وجدت أن حبال الشراع الكبير تشتبك مع يد الدفة وكان لا بد من فك يد الدفة ورفعها من موضعها وإعادة تركيبها في وضعها الصحيح. ولكن معدات وأدوات الاصلاح كلها كانت في القارب "بلبل" الذى سبقنا في الرحيل. كما حاولت أن أستعير من الزورق "كشاف" فلم أجد مع طاقمه العدة الملائمة.

وكان أمامنا أحد الحلين أما أن نترك "سمير" ومعه طاقمه أحمد وماجد يبيتان في هذا المكان ولكن ربما أزداد هياج البحر شدة وبذا فقد يتعذر علينا إخراج "سمير" من هذا الخليج وفتحته الضيقة وأما أن نحاول الخروج به ويد الدفة على ماهى عليه من وضع خاطىء. وأخيراً فضلنا أن نجازف وأن نحاول الخروج "بسمير" فوراً من هذا الخليج على أن نتعرض لخطر أكبر في حالة ترك "سمير" في هذا المكان الحرج وأزدياد البحر شدة.

وتوكلنا على الله وخرجنا من فتحة الخليج بصعوبة كبيرة وكان الظلام قد أرخى سدوله عند وصولنا إلى عرض البحر وأخذ القارب يعلو ويهبط مع الأمواج العالية وهنا لاحظت أن الحبل الذى يصل بين (قمرة البومة) و (ركاب الدفة) قد تآكلت أطرافه وأخذت هذه الأطراف المتناثرة تدخل بين الحبل والشاغول (أنظر البند ٤ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) والبكرة وهذه العملية تمثل خطورة كبيرة لأن دخول أطراف الحبل المتناثرة داخل البكرة يعوقها عن الحركة وبذا فإنه يجعل من الصعب أن نطلق البومة (أنظر البند ١٠ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) ليفرغ منها الهواء في حالة إشتداد الريح وإذا تعذر علينا عمل ذلك فإن الريح الذى بقى محبوساً في الشراع الكبير قد يؤدى إلى إنقلاب القارب في الماء ولقد سبق أن شاهدت حوادث كثيرة مماثلة من هذا النوع.

جاهدت للعمل على تخليص حبل الشاغول من البكرة وفي أثناء هذه المحاولة حدث أن كسرت البكرة الخلفية التى تتحرك على عامود (ركاب الدفة) وأصبح من الصعب جداً التحكم في حبل الشاغول وأصبح حبل جر (البومة) يعمل بدون بكرات. ولما كان الغرض من هذه البكرات هو مضاعفة المجهود الإنسانى لقائد الدفة بمقدار عدد هذه البكرات كما نعلم من قوانين الميكانيكا الأولية لذا فإن العمل بدون بكرات يستدعى مجهوداً جسمانياً هائلاً للتحكم في الشراع خصوصاً في مثل سرعة الريح التى كنا نسير فيها (وكانت تقرب من قوة ٤ بوفورت) (أنظر جدول مقياس قوة الريح صفحة ٢٠٩) ولقد أضطر الأمر أن نتعاون نحن الثلاثة طاقم "سمير" بالكامل لشد حبل البومة في الوضع الذى يجب أن يسير فيه الزورق.

وفي وسط كل هذه المتاعب والصعوبات التى كانت تتوالى علينا من خطأ في تركيب

يد الدفة وتآكل حبل الشاغول وكسر بكرة ركاب الدفة وإشتداد سرعة الريح أخذنا نتلمس طريقنا وسط الظلام إلى أن وصلنا إلى حيث شاهدنا أضواء الكاسحة (كردفان) وكانت تقف بعيداً عن الشاطىء حيث أن غاطسها العميق لم يكن يسمح لها أن تقترب أكثر من ذلك في هذه البقعة.

وهنا أرسلت لنا (كردفان) اشارات ضوئية لترينا الاتجاه المؤدى إلى "برنيس" التى كانت تقف في ميناء رأس الحكمة في مكان أقرب إلى البر كثيراً من مكان الكاسحة (كردفان).

أدرنا "سمير" وشرعنا نتجه ضد الريح في إتجاه "برنيس" ولم تكن هذه العملية سهلة مطلقاً لأنها كانت تقتضى أن نشد حبل الشراع الرئيسى لنجعله أقرب ما يمكن من حافة القارب ليسير في إتجاه مضاد للريح ونظراً لإنعدام البكرات التى كانت تخفف من مشقة المجهود اللازم لذا أضطررنا إلى بذل مجهوداً شديد جداً هذا بالإضافة إلى شد حبل الشراع الأمامى.

وبعد مشقة وصلنا إلى حيث ترسو "برنيس" وما كدنا نصل إلى مؤخرتها حتى سلطت "برنيس" كشافها القوى في إتجاه المرسى وكان يبعد عن المكان الذى تقف فيه "برنيس" بحوالى ١٥٠ متراً كما حذرونا من الاقتراب كثيراً إلى يسارنا حيث يوجد شعب صخرية بارزة.

وأخيراً بعد مجهود مضنى للغاية وصلنا إلى السقالة حيث ربطنا فيها "سمير". وعقدنا بعد ذلك مؤتمراً صغيراً لترتيب مبيت الكشافين فمنهم من كلف بالمبيت في "سمير" وفي "بلبل" و "برنيس" أما طاقم الحرير الصناعى فلقد فضلوا المبيت في زورقهم "الكشاف".

وفي تلك الليلة تبرع لنا اليوزباشى أحمد راشد بكابينة الملك السابق والتى كان يستخدمها لاقامته ودعانا إلى المبيت فيها. ولقد أنتخبت الكشافين الذين كانوا أكثر الموجودين جهداً وطلبت إليهم المبيت في هذه الكابينة حيث خصصت لنومهم الغرفة الكبيرة. أما أنا فلقد أخذت الغرفة الصغيرة.

وكنت في تلك الليلة قد أتفقت مع القبطان حسين ياقوت على أن يقوم في الصباح الباكر كل من "بلبل" و "سمير" و "الكشاف" مع كامل أطقمهم مبحرين في اتجاه مرسى مطروح وأن يحاولوا المبيت في مرسى حوالة أو في رأس علم الروم ثم نقوم في اليوم التالى لنصل إلى مرسى مطروح قبيل الظهر. وأن تتأخر "برنيس" في اليوم الأول في رأس الحكمة وتغادرها في الليل لتلحق بنا في طريقنا إلى مطروح في صباح اليوم الذى يليه. وفضلت

ذلك على أن نقطر الزوارق في الليل وهى عملية غير مستساغة فضلاً عن أنها تحدث أضراراً في بدن الزوارق.

ولكن حدث في تلك الليلة أن أخذت شدة الريح في المزيد وكان الريح يصفر عالياً لدى اصطدامه بجدران الكابينة وهنا توقعت أنه سيكون من الصعب علينا الرحيل في فجر اليوم التالى وفقاً للخطة التى أتفقت عليها مع القبطان ياقوت. ولكن حالة اليأس التى أنتابتنى بسبب إشتداد سرعة الرياح أرخت أعصابى المتوترة وجعلتنى أروح في سبات عميق.

قضاء ثانى يوم في رأس الحكمة وحادث "الكشاف"

السبت ٢٨ أغسطس :

بدأ الصباح بريح شديد جداً ولكن رغم ذلك بدأنا في إستعدادنا لاستئناف رحيلنا إلى مرسى مطروح فقمنا أولاً بإصلاح يد دفة "سمير" واعادتها ثانياً إلى وضعها الصحيح كما أمرت برفع محتويات كل من "بلبل" و "سمير" على المرسى وعمل (فرش متاع) ونشر البطاطين وأربطة الفرش والخيام في الشمس لتجف مما أصابها من الثقوب التى كان يتسرب منها الماء في صندوق سكينة القارب "بلبل". ولقد أستغرقت كل هذه العمليات وقتاً طويلاً.

وفي هذه الفترة حضر كريستيان رطل قائد "الكشاف" وأخبرنى بأنه يفضل أن ينقل "الكشاف" من المكان الذى يرسو فيه بعيداً عن المرسى وأن يقترب إلى المرسى ويربطه فيها ليكون بجوارنا فوافقت على اقتراحه وغادرنا كريستيان ولم أعر هذا الموضوع أهمية كبيرة. وتابعت عملى مع الكشافون البحريون بشرى وأحمد وبعض الكشافون الآخرون في إعداد زورقينا "بلبل" و "سمير" لاستئناف رحيلنا إلى مرسى مطروح.

وتصادف أن حضر أثنين من بحارة "برنيس" ومعهما كمية كبيرة من التين وهو نوع الأكل الوحيد الموجود بسهولة في هذه المنطقة ووقفا ينتظرا قارب تجديف "برنيس" لينقلهما من المرسى إلى حيث ترسو "برنيس".

وفي هذه الأثناء كنت منهمكاً في عمل فتحات في فرش أرضية "بلبل" و "سمير" حتى يتسنى لنا إخراج الماء الذى يتجمع في القاع بسهولة أثناء السير وفجأة سمعت لغطاً ذكر فيه اسم "الكشاف" مراراً وأخيراً وجدت بشرى يطلب إلى بلهفة أن أنظر إلى "الكشاف" فالتفت في اتجاهه دون أن أعير الموضوع أى إهتمام حيث كنت أظن أن

"الكشاف" ربما قام بمناورة صعبة أو أى شىء من هذا القبيل ولكنى صعقت عندما وجدت "الكشاف" ناشراً شراعيه مائلاً على جانبه فوق الصخرة التى كان يرسى فوق ريحها فهالنى هذا المنظر وصرخت في الحال على جميع الكشافين أن يتبعونى وجرينا على الشاطىء إلى أن وصلنا إلى أقرب نقطة تجاه الصخرة التى كان "الكشاف" ملقى فوقها وخلعنا ملابسنا جميعاً وألقينا بأنفسنا إلى البحر نغالب الأمواج العالية لنصل بسرعة إلى مكان "الكشاف".

أما ما حدث للكشاف فيمكن تلخيصه في الآتى :

قام كريستيان رطل يساعده أحد الكشافين ليقوموا بنقل "الكشاف" من المكان الذى ألقى مرساه فيه إلى مرسى رأس الحكمة وكان لرأيهم وجاهته وهو أنهم كانوا يستقبلون (أى يربطون) على مخطاف واحد وهو المخطاف الذى أعطيته لهم في اليوم السابق بعد أن قطعوا مخطافى "الكشاف" الأصليين عند رسوهم في الضبعة. ولذا رأى كريستيان رطل الانتقال ليربط في المرسى بدلاً من الوقوف بمخطاف واحد. ولكن يبدو أن المناورة التى قام بها ليسير "بالكشاف" من مرساه وسط هذه الزوبعة لم تكن صحيحة من الناحية الفنية. فقام الريح بدفع "الكشاف" نحو الصخور الواقعة تحت ريحه وحاول كريستيان عبثاً أن يحيد "بالكشاف" عن هذه الصخور الخطرة فلم يستطع لذلك سبيلاً وعندما وجد أن "الكشاف" يقترب بسرعة من هذه الصخور ألقى بمخطافه ولكن يبدو أن ألقاء مخطافه جاء متأخراً جداً بعد أن أقترب الزورق من الصخور وأصطدم بها ومال على جانبه فوقها كما تقدم ذكره.

وما كدت أصل إلى حيث يوجد "الكشاف" فوق الصخرة حتى صرخت على طاقمه أن ينزلوا الشراعين حتى يقل دفع الهواء للزورق فوق الصخر كما أمرتهم برفع المخطاف الذى ألقوه قريباً من الصخر ولما لم يتمكنوا من ذلك حاولت الغطس مراراً لرفع المخطاف من مكانه ولكنى وجدت صعوبة بالغة لأرتفاع الأمواج من ناحية ولوعورة المكان الذى أشتبك فيه المخطاف من ناحية أخرى. وأخيراً وجدت أنه لا مفر من قطع الحبل الذى يربط المخطاف "بالكشاف" ففعلوا ذلك وربطنا في طرف الحبل الموصل للمخطاف علامة حتى نتعرف فيما بعد على موقعه ونحاول إستخلاصه من مكانه.

طلبت إلى جميع الكشافين أن يصعدوا على الصخرة التى مال عليها "الكشاف" وأن يدفعوا بدن الزورق مع الموج وبعد عدة محاولات تمكنا من تخليصه من مكانه ودفعه مع

الموج لينزل على الجانب الآخر من الصخر ولحسن الحظ أن الماء كان عميقاً في هذه البقعة التى دفعناه إليها.

ويمكن أن نتصور حالة الهلع والفزع التى كنا فيها جميعاً سواء من كانوا داخل "الكشاف" أو من هبوا لنجدته وإنقاذه أو من وقفوا مشدوهين على البر يشاهدون هذا المنظر لأول مرة في حياتهم بل وربما لآخر مرة.

وبعد أن استرحت قليلاً وكان التعب والجهد قد أخذا منى مأخذاً كبيراً غطست تحت "الكشاف" لمعاينة التلفيات التى حدثت في بدنه نتيجة لارتطامه بالصخور فوجدت الآتى:

١ - وجدت أن قرينة المركب (وهى العمود الرئيسى في أسفل بدن المركب وتعتبر بمثابة السلسلة الفقرية من جسم الإنسان) قد تحطمت في المقدمة (أنظر بند ١٢ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠).

٢ - كما أن نعل القرينة (الشنبر الصلب المثبت في أسفل القرينة) قد أنثنى في المؤخرة.

٣ - كما أن الدفة قد أنفصلت (زهقت) من المسمار السفلى وهى في العادة مثبتة في مفصلين العليا والسفلى.

بدأنا أول محاولة وهى إصلاح الدفة وإعادة تثبيتها في مفصلتها السفلى التى أنفصلت عنها وفي هذه الفترة وصلتنا نجدة من الكاسحة "كردفان" ومعها الملازم عفت صدقى الذى ساعدنا بمنتهى الهمة في إصلاح الدفة وأخيراً تمكنا من إعادة الدفة إلى موقعها الأصلى.

سبحت عائداً إلى "برنيس" والتى كانت تبعد عن مكان الحادث حوالى ٢٠٠ متر فوق الريح فوصلتها بعد مجهود شاق رغم قصر المسافة لأنه كان يتعين علىّ أن أغالب الأمواج العالية والتيارات التى تدفعها الرياح في هذه المنطقة. وشرعنا في الحال نعد الاعدادات اللازمة لسحب "الكشاف" من مكانه الذى تورط فيه وسط الصخور إلى المكان الذى كان راسياً فيه في الأصل. وهنا ظهرت همة الصول برغوث الذى أعد جميع الحبال التى كانت موجودة في "برنيس" وسلمها للصاغ ابراهيم ناصف الذى توجه بنفسه في قارب "كردفان" ومعه أثنين من بحارة الكاسحة وأوصلوا الحبل إلى "كشاف" حيث ربطوا طرفه في مقدمته ولم تكن عملية توصيل هذا الحبل بالأمر الهين وسط هذا البحر العاصف والأمواج المتلاطمة وشدة الريح والتيارات البحرية التى كانت تهب في الاتجاه المضاد لسير القارب. ولكن رجال البحرية المصرية بما عرف من تقاليد بحرية عريقة أثبتوا بسالتهم في هذا العمل الشاق وعادوا بطرف الحبل الثانى.

بدأنا عملية سحب الحبل وكانت عملية صعبة وشاقة ونظراً للمقاومة الشديدة فلقد جمعنا لهذه العملية كل بحارة "برنيس" وكذا الكشافين وأخذنا في سحب ذلك الحبل الطويل وأخذ "الكشاف" يتحرك ببطء من موقعه ويتقدم نحو "برنيس". وأخيراً وصل "الكشاف" إلى مكانه بالقرب من "برنيس" وكان كريستيان واقفاً في القارب ممسكاً بجردل ينزح به الماء الذى يتسرب من الشقوق التى حدثت في بدن "الكشاف" إلى داخله نتيجة لاصطدامه بالصخور.

وسألت كريستيان عن مدى تسرب المياه إلى "الكشاف" فأجابنى بأنه نزح ما يقرب من ٩٠ جردلاً في عشرين دقيقة وأنه أكتشف ثغرة كبيرة في جانب "الكشاف" الأيسر وهو الجانب الذى كان يميل عليه فوق الصخرة وقد عمل كريستيان على سد هذه الثغرة (بأسطبة) (أنظر بند ١٥ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) كما يوجد شقوق أخرى أقل إتساعاً في بدن "الكشاف" يتدفق منها الماء بإستمرار.

وأقترح كريستيان أن نقوم برفع كل المعدات الموجودة داخل "الكشاف" حتى يتسنى لنا أن نعاين الأعطاب التى حدثت فيه بدقة فوافقته على ذلك. وبدأنا فعلاً في عملية نقل متاع "الكشاف" إلى سطح "برنيس" وأن الإنسان ليدهش عندما يرى كمية الأمتعة التى أخرجت من بطن "الكشاف" فهى تشمل أمتعة ست كشافين بالإضافة إلى تموينهم بالمأكولات والماء اللازم لمدة عشرة أيام على الأقل وذلك علاوة على المعدات اللازمة لأعمال الملاحة البحرية.

ولم نتمكن من الغذاء في ذلك اليوم إلا بعد أن أنتهينا من عملية الاسعافات الأولية التى قمنا بها لإنقاذ "الكشاف" وكانت الساعة الرابعة بعد الظهر وكان المكلفون بالتموين قد أعدوا لنا طعاماً شهياً أشترك في إعداده ماجد سعيد وعادل صبح.

أرتحت قليلاً بعد الغذاء وعدنا ثانياً لاستئناف العمل في "بلبل" وإستكمال الاصلاحات التى توقفنا عن إتمامها لانقاذ "الكشاف".

أخذت شدة الريح في الزيادة إلى أن وصلت حد العاصفة وعلمنا أن بوغاز مرسى مطروح قد أقفل في ذلك اليوم لهذا السبب.

وفي عصر ذلك اليوم أبدى الكشافون عادل صبح وعادل مصطفى ويحيى عياد رغبتهم في العودة إلى الاسكندرية لأن الأجازة التى سمح لهم بها قد قاربت على الانتهاء.



صورة رقم (٥٠)
حسن رجب مع اليوزباشى أحمد راشد تحت علامة السكة الحديدية رأس الحكمة لدى الوصول إلى رأس الحكمة.



صورة رقم (٥١)
عند الوصول لرأس الحكمة مع اليوزباشى أحمد راشد

وفي المساء علمت أن التموين الذى أحضرناه من الاسكندرية قد نفذ تماماً. والواقع أنه كان من الممكن أن يكفينا ذلك التموين مدة أطول من ذلك لو كنا قد أحكمنا الأشراف على التصرف فيه.

وفي المساء بتناً في كابينة الملك السابق ورغم تعبى وإجهادى الشديدين فلقد نمت نوماً متقطعاً وكنت بين كل فترة وأخرى أخرج إلى الجو العاصف لأتأكد أن القوارب بأمان في مراسيها.

ثالث يوم في رأس الحكمة

الأحد ٢٩ أغسطس :

غادرنا في الصباح الباكر الكشافان عادل صبح وعادل مصطفى لكى يلحقا بالقطار العائد إلى الاسكندرية.

أستمر الجو عاصفاً ووجدنا أنه لا مفر من قضاء هذا اليوم في رأس الحكمة ولكن المشكل الكبير الذى كان يواجهنا هو عملية التموين التى أصبحت معقدة للغاية فلا يوجد في هذه المنطقة أى أشياء يمكن الحصول عليها سوى بعض أصناف محدودة من كانتين عمال النقطة الرابعة.

أستأنفنا عمليات الاصلاح في "بلبل" و "سمير" وحوالى الساعة العاشرة صباحاً حضر اليوزباشى أحمد راشد المشرف على المشروع الزراعى برأس الحكمة والذى أكرم وفادتنا طوال مدة أقامتنا في رأس الحكمة ودعانى لزيارة المشروع لأخذ فكرة أوضح عن تلك الزيارة السريعة التى قمنا بها يوم وصولنا إلى رأس الحكمة. وركبت معه سيارته الجيب وذهبنا أولاً إلى إحدى الآبار التى حفرها تفتيش رى الصحارى في هذه المنطقة وعمقه ١٥ متراً تقريباً. وفي هذه البقعة أخبرنى أحمد راشد بأنهم قاموا بالكثير من التجارب على أصناف مختلفة من الأعشاب الصالحة لعمل المراعى وأتضح أن خير التجارب هى التى تمت على البرسيم الحجازى المصرى. كما شاهدنا النبات المعروف باسم الحشيش السودانى (Sudan Grass) وينمو نمواً حسناً في هذه المنطقة كما شاهدت زراعة أنواع من الطماطم والبطيخ وسألت شيخ العرب الذى يشرف على هذه الزراعة عن طريقة رى هذه النباتات فأجاب بأنها تنمو (بعليا) أى لا تروى بالماء وأظن أنه يبالغ في حديثه وأعتقد أن رطوبة الجو وكميات الندى الذى ينزل في الصباح وكذا ما تحتفظ به الأرض من مياه

الأمطار له أثر كبير في الاكتفاء بكميات قليلة جداً من مياه الرى النادرة في هذه المنطقة. وفي نهاية هذه الرحلة الممتعة أقفلنا عائدين نحو المرسى.

وما كدت أصل مع اليوزباشى أحمد راشد إلى المرسى حتى شاهدت "سمير" في عرض البحر متجهاً نحو الصخور التى تحطم عليها "الكشاف" في البارحة وواقفا فيه أحمد مصطفى كما شاهدت قارب الكاسحة "كردفان" به رجلين من بحارتها يحاولان عبثاً جر "سمير" خلفهم والتجديف به بعيداً عن الصخور ضد الرياح والتيارات المائية. فأسرعت بالنزول من السيارة الجيب وجريت نحو "بلبل" حيث كان كل من القبطان زاهر ياقوت والكشاف عبد السلام رجب يحاولان رفع شراع "بلبل" للذهاب به ومحاولة نجدة "سمير" فانضممت إليهما وبعد قليل نجحنا في ذلك رغم تعقد حبال المقدمة. وعندما بدأنا في القيام من المرسى التى كانت تبعد نحو ٣٠٠ متراً من مكان الصخور كانت قوى بحارى الكاسحة "كردفان" قد خارت تماماً من شدة المجهود الذى بذلاه فتركا الحبل الذى يجران "سمير" الذى أخذ الريح يدفعه بسرعة نحو الصخور.

وكنا قد أعددنا حبل في "بلبل" لجر "سمير" وما كدنا نصل إلى مكان "سمير" حتى كان الأخير قد أقترب تماماً من الصخور ولم تكن بينه وبينها سوى مسافة أقل من مترين. وفي الحال ألقينا بالحبل الذى تلقفه فوراً أحمد مصطفى وشرعنا في سحب "سمير" خلف "بلبل" الذى أخذ يتجه بقوة دفع الريح بعيداً عن الصخور. وهكذا نجا "سمير" بأعجوبة من التحطيم فوق الصخور فقد كان من الجائز جداً أن نصل متأخرين ثوان معدودات كما كان من الجائز أيضاً ألا يلتقط أحمد مصطفى الحبل منا كما كان من الجائز أن تحدث أمور كثيرة تؤدى إلى إحباط عملية الانقاذ هذه ولكن الله أراد "لسمير" الخلاص فتمت المعجزة.

أتجه بنا الكابتن زاهر ياقوت وكان جالساً على دفة "بلبل" إلى الكاسحة ١٠٦ "كردفان" وكنت متخوفاً من ذلك فقد يؤدى أشتداد الرياح وإرتفاع الأمواج إلى إصطدام "بلبل" بجدار الكاسحة ولكن نجونا أيضاً من ذلك ووقفنا في مؤخرة الكاسحة مبتعدين عنها بضعة أمتار وقد ربطونا خلفها بحبل مقدمة "بلبل" وأنتقل عبد السلام رجب إلى "سمير" حيث تعاون مع أحمد مصطفى على رفع شراعيها وأخذ يجاهد في العودة بها إلى حيث كانت راسية أمام السقالة.

أما أنا والكابتن ياقوت فلقد عدنا إلى البر أيضاً وكان الريح من الشدة بحيث أن "بلبل" كان يميل من شدة دفع الرياح في شراعه لدرجة أن المياه دخلت من جانبيه.

وفي الساعة ١٧٠٠ غادرتنا الكاسحة ١٠٦ "كردفان" عائدة إلى الاسكندرية حيث

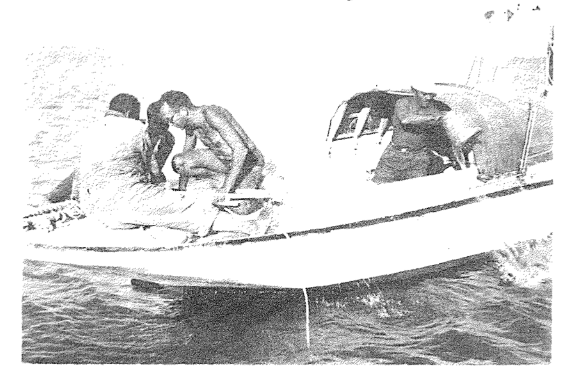
صدرت إليها الأوامر بالعودة لاعادة تموينها وأخذت منا مخطاف آخر حيث أنه قد حدثت لها حادثة في ذلك اليوم وهو أن أحد مخطافيها كان قد كسر عندما كانت واقفة في المرسى الأول أمام إستراحة رأس الحكمة وكان من الخطر بقاؤها بمخطاف واحد فقد يحدث له أى حادث وبذلك تصبح في خطر عظيم من بقائها بدون مخطاف.

وفي الحقيقة أن المخطاف بالنسبة للملاحين من أهم الأجهزة التى يعتمدون عليها. فهو لا يقل أهمية عن الدفة التى تدير مراكبهم ولذا أتخذه البحارون شعاراً لهم.

وفي الساعة السادسة من مساء ذلك اليوم غادرنا كل من الكابتن علاء الدين محرم وحرمه متجهين نحو مطروح بقطار الساعة ٦ مساءاً وسألنى علاء الدين إذا كنت أود الذهاب معهم بالقطار إلى مطروح ولكنى قلت له هل تظننى مجنوناً لأترك النعيم والراحة التى نحن فيها هنا لأذهب إلى مطروح فضحك علاء الدين لذلك وقال سوف نتركك لراحتك ونعيمك.

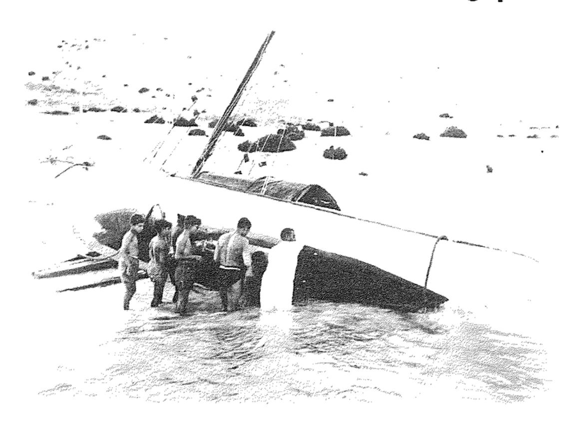
وفي ذلك اليوم أتضح لنا أن كمية المياه التى تتسرب إلى داخل "الكشاف" عبر الشقوق التى حدثت فيه كبيرة جداً الأمر الذى يقتضى إصلاحه عاجلاً وأخذ طاقم "الكشاف" يخرج كل متاعه ليضعوه على ظهر "برنيس". وأن الإنسان ليذهل من كمية المتاع التى كانت موجودة في داخله. فهناك صناديق خشبية ضخمة الحجم لحفظ الأكل والتموين وكان معهم بطارية وكشاف ضوئى ولقد أفادنا وجودها كثيراً فكانوا يستخدمون ذلك "الكشاف" الكهربائى للرؤية به ليلاً وكذا للاشارة بتسليط ضوئه على شراع "الكشاف" فيمكن الإنسان رؤيتها بسهولة ليلاً من مسافات بعيدة ثم أنتقل كشافوا الحرير الصناعى بالقارب "كشاف" إلى قرب البر حيث ربطوه في مقدمة السقالة هناك وشرعوا في إخراج "الصابورة" وهى الأحمال الثقيلة التى توضع في بطن القارب لتزيد من ثباته وتوازنه اثناء الملاحة وكان وزن هذه الصابورة يتراوح من ١/٢ ١ طن إلى طنين. وشرعنا مع الصول برغوث في فحص "الكشاف" من الداخل فوجدنا أن عملية الاصلاح سوف تقتضى رفع كل الأرضية الخشبية وكذا العوارض والاستحكامات وهى عملية شاقة علاوة على أن العمل في "الكشاف" وهو عائم صعب جداً وبعد أن تداولنا سوياً قررنا أن خير حل هو سحب "الكشاف" إلى البر ثم أمالته على جانبه وأن نسرع في العمل فيه وهو في هذا الوضع.

مراحل إصلاح الزورق "كشاف"



صورة رقم (٥٢)

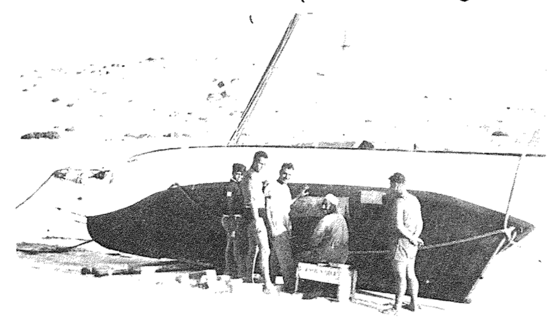
بعد اصطدام "كشاف" في الصخور وإصابة بدنه بأعطاب جسيمة أخذ طاقم "كشاف" في نزح المياه التى تسربت داخله وفي نزع دفته تمهيداً لسحبه إلى الشاطىء.



صورة رقم (٥٣) البدء في سحب الزورق "كشاف" إلى الشاطىء للبدء في إصلاحه

تابع مراحل إصلاح الزورق "كشاف"

صورة رقم (٥٤)
تضافر جميع الكشافين على سحب الزورق "كشاف" إلى الشاطىء لأصلاحه



صورة رقم (٥٥)
ثم بدأت عمليات الاصلاح تحت إشراف الصول برغوث الذى يرى جالساً على الصندوق الخشبى

وفعلاً بدأنا العمل بأن أستعرنا من اليوزباشى أحمد راشد بعض عروق الخشب وألواحه التى وضعناها كفرش يسحب عليه القارب وهو مائلاً على جانبه من البحر إلى البر كما طلبت إلى اليوزباشى راشد أن يعيرنا بعض الرجال وكذا جرار أو سيارة قوية لنتمكن بواسطتها من سحبه من الماء إلى البر وهى عملية شاقة ودقيقة. ويجدر بنا هنا أن نسجل المساعدات العظيمة التى أمدنا بها اليوزباشى راشد والتى لولا همته وشهامته لما تمكنا إطلاقاً من القيام بهذه الأعمال وأعتقد أنه علاوة على دافع المرؤة والشهامة أنه كان كشافاً قضى مدة طويلة فيها وتغلب عليه الروح الكشفية التى تستحثه على تقديم كل المساعدات لأى إنسان في ضيق فما بالنا إذا كان ذلك الإنسان نفسه كشافاً أيضاً.

تم سحب "الكشاف" على جانبه إلى البر بعد مجهود كبيراً وشرعنا فوراً في أعمال الاصلاح فيه وترأس هذه الأعمال الصول برغوث الذى قام بها بهمة ونشاط ومقدرة أدهشتنا جميعاً. والصول برغوث من الشخصيات التى أحببناها في هذه الرحلة خصوصاً صغار الكشافين الذين كان يعطف عليهم عطفاً أبويا.

بدأت عملية الاصلاح بأن قام الصول برغوث بوضع (أسطبة) (أنظر بند ١٥ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) مدهونة بالشحم الأبيض من النوع الذى يتجمد في ماء البحر ويكون عجينة ثقيلة ثم وضع قماش وفوقه لوحات من النحاس الأصفر الرقيق ولقد ساهمت في وضع القماش وتركيبه بالمسامير فوق سطح المركب المنحنى الشكل حيث تستدعى هذه العملية مهارة خاصة أكتسبتها أثناء قيامى بصنع الطوافات الخشبية المعروفة بأسم (برسوار) ولقد صنعت منها عدداً كبيراً في حياتى وبهذه المناسبة قمت بصنع أول طواف خشبى بعدة نجارة أشتراها لى والدى ولم أكن بلغت الثامنة من عمرى بعد.

وفي المساء بات جميع كشافوا الحرير الصناعى معنا في الكابينة وهى منزل اليوزباشى راشد الذى تنازل عنها عن طيب خاطر وهذه أيضاً تضاف إلى الخدمات العظيمة التى قدمتها لنا هذه الشخصية النادرة. (وأنتهى العمل في "كشاف" الساعة ١١ مساءاً بعد أن صبوا في قاعة أسمنت على الأماكن التى وجدت بها الشقوق.

ولم يتحسن الجو كثيراً في المساء بل أستمر الريح في شدته ولم أتوقع أننا سنغادر هذا المكان في الغد.

رابع يوم في رأس الحكمة

الأثنين ٣٠ أغسطس :

أستيقظت في الصباح وكان الهواء يصفر في جدران الكابينة فتوقعت أنه سيتعذر علينا مغادرة رأس الحكمة في ذلك اليوم. ونزلت وفحصت عملية إصلاح اليخت "كشاف" فوجدت كل شيء على ما يرام ولكنى لا حظت أن الأسمنت الذى وضع قد تفتت بسرعة وقد يكون السبب في ذلك راجع إلى أنه لم (يشك) تماماً بعد أى أنه لم يجف ولكنى علمت بعد ذلك أن مخلوطه قد أعد برمل البحر وبمائه المالح الذى تسبب في ذلك.

استيقظ الصول برغوث مبكراً من مبيته واستأنف عملية الاصلاح في القارب بهمة لا تعرف الكلل. وفي ذلك اليوم رأيت أن أبحث عن المخطافين المفقودين من "الكشاف" وذلك ليكون كل شيء (ألسطة) (أنظر بند ٢٨ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١١) أى على استعداد بلغة البحارين بالنسبة للقارب "كشاف" فقمت بوضع منظار الغطس وركبت قارب "برنيس" الاحتياطى مع ماجد وحسن حمزة وذهبنا نبحث عن العوامة الحمراء التى ربطوا بها مكان المخطافين وكنت قد أرسلت في اليوم السابق الريس أبو كليلة ومعه أحد بحارة "برنيس" للبحث عن المخطافين فلم يعثروا على العوامة التى ربطوا فيها المخطافين من شدة اضطراب البحر.

وكان المخطافين بجوار الصخور التى تحطم عليها "كشاف" مباشرة في مكان وعر جداً وكانت الأمواج العالية تتكسر بشدة على هذه الصخور وبعد أن تمر من فوق الصخور تحدث تيارات في الجهة المواجهة للشاطىء وهذه التيارات تجذب العوامة الحمراء فتغطس في الماء ولا يظهر منها شيء ألا في الفترات التى يهدأ فيها تماماً إرتطام الأمواج بالصخور.

لم نتمكن من الاقتراب بالقارب من العوامة لشدة هياج البحر فأوقفت القارب بعيداً وذهبت سباحة إلى مكان العوامة وبعد كفاح مع الأمواج تمكنت من الوصول إليها. فأمسكت بأول الحبل المربوط بها وكان رفيعاً وبدأت أسير عليه غائصاً في الماء لأصل إلى نهايته حيث ربط المخطافين وفي أثناء الغطس وجدت أن منتصف الحبل قد أوشك على القطع لتهتك بعض أجزائه نتيجة لاحتكاكه بالصخور طوال الليلتين السابقتين. فبدأت في الحال بربطه تحت الماء ثم استأنفت الغطس تحت الماء مستعيناً بالحبل كدليل وعندما

أقتربت من الصخور تعذرت الرؤية تحت الماء نتيجة لفوران الماء بفقاعات الهواء الممزوجة فيه بفعل أمواج البحر التى تتحطم على صخور المنطقة ولكن ما أن أصبحت أكثر قرباً من الصخور حتى شاهدت المخطاف الأول وهو الذى أشتريناه في الاسكندرية مشتبكاً في الصخور بطريقة يصعب معها إخراجه وبعد قليل شاهدت المخطاف الثانى وكان حاله أحسن كثيراً من الأول وكلا المخطافين مربوطين بحبل واحد.

بدأت عملية إستخراج المخطاف الأول بأن أمسكت بحبله لأنه سميك وأقوى كثيراً من حبل العوامة وبدأت أحاول إستخلاصه من الصخور وفي نهاية المدة التى ينتهى فيها إحتمال أنفاسى للغطس كنت اصعد إلى سطح الماء لألتقط شهيقاً جديداً (الزفير أخرجه تحت الماء أثناء الغطس) فكان كثيراً ما أصادف موجة قادمة فتصطدم بوجهى ويتسرب الماء إلى حلقى أثناء الشهيق وهى عملية خطرة وشاقة ولولا تدريب الإنسان وحرصه قد تؤدى بحياته كما لا حظت أن محاولة الطفو والعوم في الفوران الذى يحدثه الموج عملية شاقة جداً لأن الهواء المخلوط بالماء لا يساعد الإنسان على الطفو. حيث أنه يقلل كثيراً من كثافة الماء ومن خاصيته على جعل الأجسام تطفو (حسب قانون أرشميدس) ولذا يجب أن يكون الكشاف البحرى على حذر كبير من السباحة في أماكن تتكسر فيها الأمواج لهذا السبب من ناحية ولأشتداد التيارات البحرية من ناحية أخرى ولقربها في العادة من الصخور وهناك إحتمال كبير للارتطام بها كل هذه أمور تدعو الكشاف البحرى أن يكون في منتهى الحذر عند السباحة في مثل هذه الأماكن.

وبعد مجهود كبير تمكنت من إستخلاص المخطاف الأول من مكانه ولكن وجدت صعوبة كبيرة في محاولة نقله إلى خارج الصخور وبالتالى سحبه بواسطة القارب. وبعد مجهود شاق أستنفذ كل قواى وجدت أنه من العبث استمرار المحاولة في ذلك البحر الشديد المتلاطم ورأيت أنه من الضرورى لنجاح هذه العملية أن يكون هناك ثلاث سباحين مهرة على الأقل يعملوا متضامنين أو تأجيل هذه العملية الشاقة ليوم يهدأ فيه البحر وفي هذه الحالة يمكن لقارب النجاة أن يصل إلى مكان المخطافين ويستخلصهما بسهولة.

عدت إلى "برنيس" مجهداً من فرط الأعياء وما كدت أن أضع ملابسى لأستريح قليلاً حتى علمت بأن "كشاف" قد تم إصلاحه وأنه قد أنزل إلى البحر.

وبعد قليل حضر إلينا في "برنيس" أحد الكشافين البحريين وأخطرنا بأن الكشاف

البحرى (محمد توفيق حمادة) قد أصيب في راحة يده إصابة بالغة أثناء محاولته دفع مؤخرة "كشاف" ومنعه من الارتطام بخشب السقالة فلقد أنحشرت يده بين مؤخر "الكشاف" وخشب السقالة وبشدة اصطدام الموج ضغط جسم القارب على يده فأصيب بجرح عميق في راحة يده. ولقد خفت في بادىء الأمر أن تكون عظام يده قد أصيبت أيضاً ولكن الله سلم ولم يحدث ذلك. نزلت مباشرة إلى البر فوجدتهم قد عملوا له الإسعافات الأولية الضرورية وكان مضطرباً بعض الشيء ويلح في الذهاب إلى مطروح لعرضها على طبيب فوافقته على ذلك وتطوع اليوزباشى أحمد راشد أن يقوم بذلك بنفسه بالرغم من تأخر الوقت حيث كانت الساعة تقرب من الثامنة مساءاً في ذلك الوقت وهكذا يأبى الأخ راشد ألا أن يطوقنا دائماً بأفضاله وأنها لا شك لروح عظيمة جداً لا يسعنا ألا أن نسجلها له بالشكر.

أستقر الرأى مع القبطان حسين زاهر ياقوت أمام تأخرنا هذه الفترة الطويلة في رأس الحكمة وتناقص التموين والماء لدرجة لا تسمح بالبقاء أطول من ذلك أن يقوم في تلك الليلة إلى مرسى مطروح وأن ينتظرنا هناك وفعلاً غادرت "برنيس" مرسى رأس الحكمة الساعة ١٨٠٠ ولم يبقى برأس الحكمة سوى طاقم "بلبل" ويتكون منى ونجاد صلاح الدين وسليم شكور وطاقم "سمير" ويتكون من أحمد مصطفى وحسن مصطفى (عزت) وهمام نظمى وسالم وهبى. وكان طاقم "كشاف" يتكون من مجموعة كشافى شركة الحرير الصناعى بقيادة كريستيان رطل. أما باقى الكشافون فيرحلون مع "برنيس" إلى مرسى مطروح وينتظرونا هناك وكان الترتيب أن يتولى "بلبل" قيادة هذه القافلة لأنه مجهز ببوصلة ملاحية وبها خرائط الملاحة وكافة أدوات الملاحة الضرورية كما أن به أيضاً قائد الرحلة وهو كاتب هذه السطور.

وبهذه المناسبة كنت إستخدم الخرائط البرية التى تعودت عليها أثناء خدمتى بالجيش في الصحراء الغربية أثناء الحرب العالمية الثانية وهذه تختلف كثيراً عن الخرائط البحرية لأنها تظهر كل طبيعة الساحل ولا تعير أعماق البحر أى أهمية بينما الخرائط البحرية تهتم جداً بأعماق السواحل وكافة الوسائل الملاحية البحرية ولكن لا تهتم كثيراً بطبوغرافية الأرض المتاخمة للساحل.

ولا شك أن الضباط البحريين سوف يسخرون من هذا الاجراء. ولقد أكتسبت خبرة كبيرة في الملاحة البرية أثناء خدمتى بالجيش في الصحارى المصرية وكنت في وقت من

الأوقات أثناء عملى كمديراً لقسم المساحة العسكرية (عامى ١٩٤٤، ١٩٤٥) أقوم بتدريس مادة الملاحة الصحراوية بكل وسائلها لضباط الجيش وهذه الملاحة الصحراوية لا تختلف كثيراً عن الملاحة البحرية في مبادئها العامة. وأن أهم ما يجب أن يتصف به الملاح هو الثقة بنفسه ولا يتسنى ذلك إلا بكثرة المران العملى.

تم الاتفاق على أن نبدء الرحيل من مرسى رأس الحكمة الساعة الواحدة بعد منتصف ليلة ٣١ أغسطس ولقد أخذ كشافو الحرير الصناعى في إعادة كل محتويات الزورق "الكشاف" إليه وكذا الصابورة ثم إعداده للسفر. وسألت كريستيان رطل عن حال "الكشاف" فأجاب بأنها الآن أحسن كثيراً عن حاله قبل الاصلاح وقد هبطت نسبة تسرب الماء إلى حد كبير وهى حالياً لا تتعدى بضع جرادل في الساعة. ولذا فإن واحد من أفراد الطاقم سوف تكون مهمته نزح المياه باستمرار أثناء السفر.

الرحيل من رأس الحكمة إلى رأس علم الروم

الثلاثاء ٣١ أغسطس :

نمنا مبكرين في تلك الليلة وقد تجمعنا في منزل اليوزباشى أحمد راشد أما كشافوا الحرير الصناعى فقد باتوا على السقالة بجوار القارب "كشاف" كما بات أحمد مصطفى وسالم وهبى في القارب "سمير".

أستيقظت الساعة ١١٠٠ مساءاً وعبثاً حاولت النوم بعد ذلك فلم أتمكن وما كادت الساعة تقترب من الثانية عشرة حتى بادرت بإيقاظ جميع الكشافين الذين بدأوا بهمة في إعداد القوارب للرحيل ولقد أستغرقت هذه العملية ما يقرب من ساعة ونصف تقريباً.

وفي هذه الفترة حضر اليوزباشى أحمد راشد الذى أخبرنى بأنه أوصل الكشاف البحرى محمد توفيق حمادة إلى مستشفى مطروح المدنى وهناك قام الطبيب بعمل أربع غرزات في راحة يده فشكرته على ذلك ورجوته أن ينير لنا السقالة بفانوس السيارة الجيب وأن يتكرم بوضع فانوس آخر في إستراحة رأس الحكمة في أعلا مكان ظاهر منها حتى يتسنى لنا أن نحدد باستمرار مركزنا في أثناء قيامنا بالخروج من خليج رأس الحكمة على هداه وذلك حتى لانصطدم بالصخور أثناء خروجنا إلى عرض البحر ليلاً.

ولقد ساعدنا ذلك الفانوس مساعدة عظيمة للغاية أثناء الخروج من خليج رأس الحكمة.

كان معنا في "بلبل" و "سمير" خمسة مخاطيف فأعطيت لطاقم "الكشاف" واحداً منها ولو أنه كان صغيراً على قارب في حجم "الكشاف" ولكنه على كل حال خيراً من لا شيء. وشرعنا في عملية إخراج مخطافى "بلبل" من الماء ولكن أتضح أن واحداً من الأثنين يقع تحت المكان الذى يرسو فيه "الكشاف" ولذا أنتظرت حتى يتحرك "الكشاف" من مكانه فأخرج المخطاف الجاثم تحته. كما واجهتنا مشكلة دقيقة وهى أن الفوانيس (الهاريكان) التى أحضرناها معنا لا تتحمل الهواء الشديد فتنطفىء وكان من الضرورى جداً أن يكون في كل قارب فانوس حتى نشاهد بعضنا البعض وأن تسير باقى المراكب على هدى نور المركب القائدة "بلبل". ولقد تمكنا من وضع فانوس (هاريكان) في القارب "سمير" أما "بلبل" فقد أنطفاء الفانوس الذى وضعناه فيه وكان مع فريق الحرير الصناعى داخل تندة القارب "كشاف" مصباح كهربائى ولقد أفادنا هذا المصباح فائدة لا تقدر وأمرت بأن يسلطوا أشعته على قماش الزورق الأبيض اللون فيبدو ساطعاً من بعد في ظلام الليل الحالك.

بدأنا السير وطلبت من طاقم "الكشاف" أن يسيروا بحذاء الزورق "سمير" وعلى سرعته وأن يتبعانى. أما أنا فسوف أعطيهم إشارة ضوئية كل خمس دقائق تقريباً وأن يردوا هم بإستلامها كما أتفقنا على الاشارة التى تعطى في حالة طلب النجدة (.S.O.S) وسأحاول دائماً السير على سرعتهم كما طلبت من "الكشاف" ألا يترك "سمير" بأى حال من الأحوال.

وبدأنا السير فخرجنا من المرسى بسلام بعد أن ودعنا الأخ أحمد راشد وتمنى لنا الوصول بسلامة الله وفي حفظه. وشرعنا في السير فوجهت القارب "بلبل" أقرب ما يمكن من الريح الذى كان يهب في إتجاه مساعد لنا فلقد كان قريباً من الاتجاه الشمالى ولكن البحر كان عالياً والموج مرتفعاً بالرغم من أن شدة الريح كانت هادئة بعض الشيء وسرنا على إتجاه (١٠°–٢٠°) تقربا لمدة ساعة ونظرت إلى إستراحة رأس الحكمة فشاهدت الفانوس الذى تم الاتفاق على وضعه ووجدت أننا قد غادرنا رأس الحكمة بمسافة تقرب من الكيلومترين. فرأيت أن نأخذ في الاتجاه في طريقنا إلى مرسى

مطروح فغيرنا وضع الشراع وأخذنا نسير على زاوية تقرب من ٢٩٠° وهو الاتجاه الذى يجب أن نتخذه.

وكان القارب "سمير" يبدو ويختفى أما "الكشاف" فبعد أن كان يسير محاذياً لنا بدأ يبتعد عنا ولكن كان يجيب بإستمرار على الاشارات الضوئية التى نرسلها له بأن ينير شراعه بالفانوس "الكشاف" فنطمئن إلى متابعته لنا.

ومضت فترة لم نعثر فيها على "سمير" فأضطررت للعودة ثانياً ويبدو أن سرعتنا زادت عن سرعته وما كدنا نعثر عليه وسط الظلام حتى عدنا للسير في الاتجاه الأصلى وأنزلت إحدى (الفراميل) (أنظر بند ٢٢ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١١) في الماء بحبل طويل حتى تقلل من سرعة قاربنا "بلبل" وتجعله يسير بسرعة "سمير" وكما سبق أن ذكرت أن أساس نجاح الملاحة ليلاً هو أن تسير جميع القوارب بسرعة واحدة ومتقاربة من بعضها البعض. ولكن قائد "سمير" لم يقدر أننا أبطأنا السرعة خصيصاً له فما شعر أن سرعته اسرع منا حتى شرع في التقدم أمامنا دون أذن منى وأخذت أبحث عنه في الظلام خلفنا فلم أجده وفجأة رأيت نوره الخلفى أمامنا فأشطت غضباً لمخالفته الأوامر التى أصدرتها إليهم والواجب تنفيذها حرفياً في حالتنا هذه لما يكتنف عملية سيرنا من مخاطر خصوصاً في ظلام الليل وإرتفاع موج البحر. وصرخت على طاقم "سمير" طالباً أن يسيروا خلف "بلبل" ولكى أؤكد هذا الأمر نهرتهم ببعض الألفاظ الشديدة اللهجة والتى يبدو أن كان لها مفعولها فلقد أطاعوا هذا الأمر حرفياً حتى نهاية رحلة ذلك اليوم.

وفي حوالى الساعة الرابعة صباحاً أخذ القارب "الكشاف" يبتعد عنا إلى أن أختفى تماماً حوالى الساعة الخامسة وفي الساعة الخامسة والنصف أخذ الصباح ينبلج فلم نعد نرى أثراً "للكشاف" ولكن بعد أن بزغت الشمس شاهدنا "الكشاف" في الأفق فظننا أنه تأخر ولكن بعد فترة وجدناه يختفى فعلمنا أن حادثاً أصابه فعاد.

طلبت إلى سليم شكور أن يأخذ دوره من الراحة فأجابنى أنه غير متعب فقلت له من الضرورى أن يدخل تندة القارب ليأخذ قسطه من الراحة وأن ينام لأن كل منا سوف يرتاح بدوره وأخيراً رضخ للأمر وظل نائماً ما يقرب من الساعتين والنصف ثم أعقبه نجاد صلاح الدين الذى نام حوالى ثلاثة ساعات وعندما أتى دورى لم أنم سوى ١٥ دقيقة بالرغم من تعبى الشديد لأن أى هزات عنيفة بالقارب كانت تقلقنى ولعله هو العقل الباطن الذى يوقظنا في هذه الحالات.

أخذنا نسير ولم نلمس أننا نبتعد عن رأس الحكمة وكأننا وقفنا في مكاننا لا نغادره واستمرينا في السير فوصلنا الساعة ٨٠٠ صباحاً إلى مرسى باجوش وفي الساعة ٩٠٠ إلى مرسى حوالة وظهرت جبال منطقة القصابة التى عسكرت فيها لمدة ستة أشهر في عام ١٩٤٠ والشيء العجيب الذى لا حظته هو أن منظر الأرض يختلف كثيراً عند رؤيته من البحر عن رؤيته من البر.

ذكريات باجوش ومرسى حوالة

ولقد أثار مرورنا بهذه المنطقة (باجوش ومرسى حوالة) في ذاكرتى الكثير من الشجون والذكريات حيث أننى قد أقمت فيها مع سرية مهندسى سلاح الصيانة (المركبات حالياً) التى كنت أقودها لمدة تزيد عن ستة أشهر أثناء الحرب العالمية الثانية.

ففي أوائل الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٠ ألحقت قوة من الجيش المصرى أطلق عليها اسم القوة الخفيفة لتعمل على حماية خطوط مواصلات القوات البريطانية في الصحراء الغربية. وكان حال هذه القوات البريطانية في ذلك الوقت لايسر مطلقاً فلقد تقدم الماريشال جرازيانى قائد القوات الإيطالية من السلوم إلى سيدى برانى ولما كان حجم القوات البريطانية التى تعمل على الساحل الشمالى محدوداً في ذلك الحين لذا فلقد رأى الجنرال الكسندر القائد العام للقوات البريطانية أن ينسحب بقواته من السلوم إلى مرسى مطروح فيعمل بذلك على تقصير خطوط مواصلاته التى كانت ترتكز على مصر بينما يعمل في الوقت ذاته على إطالة خطوط مواصلات عدوه والتى كانت ترتكز على قواعدها في ليبيا وإيطاليا.

وكانت القوة المصرية المسماه بالقوة الخفيفة مكونة من سلاح الفرسان المصرى الذى ظل يحتفظ باسم الفرسان حتى بعد أن تحول إلى إستخدام الدبابات والسيارات المدرعة بدلاً من الخيل وأذكر من بين زملائى من الضباط الذين عسكروا معى في هذه المنطقة وكانوا يكونون جزءاً من القوة الخفيفة اليوزباشى (الرائد) حسين الشافعى (الذى أصبح مساعداً لرئيس الجمهورية فيما بعد) والملازم أول مهندس ابراهيم حسن سليم (والذى أصبح فريقاً وزيراً للحربية فيما بعد) والملازم أول مهندس أحمد كامل البدرى (أصبح فريقاً وزيراً للانتاج الحربى) والملازم أول مهندس عبد المجيد العبد وكان من خيرة المهندسين الذين التحقوا بالجيش المصرى وعملوا في الصحراء الغربية في ذلك الحين.

وكانت سرية الصيانة التى أقودها تعسكر في منطقة القصابة التى تطل على شاطىء باجوش ومرسى حوالة حيث كنا نذهب إلى بلاجها لنستحم في أوقات فراغنا. ولما كانت الرياضات البحرية متأصلة في نفسى منذ سن مبكر لذا فلقد فكرت في بناء قارب للنزهة ولكن لعدم وجود أى خامات تصلح لذلك فلقد استخدمت في هذا الغرض صفائح البنزين الفارغة وذلك بعد سد الثقب الذى كنا نقوم بفتحه فيها لصب البنزين المستعمل كوقود للسيارات والتى يلقى بها عادة بعد إستخدامها فكنت أضع هذه الصفائح بجوار بعضها البعض ثم أربطها بألواح خشبية كنت أجلس فوقها وأقوم بالتجديف بمجاديف خشبية قمت بصنعها لهذا الغرض ولقد نجحت الفكرة لأصنع قارباً يطفو على سطح الماء ولكن فشلت في التجديف بسرعة لأن مقاومة هذا الطواف للماء كانت شديدة جداً لعدم إنسياب شكله في الماء.

ومن الحوادث المثيرة التى حدثت لنا عندما كنا نقيم في هذه المنطقة أن الايطاليين وكانوا في أوج تقدمهم في ذلك الحين قاموا بغارة جوية ليلية على معسكرنا وألقوا بعض القنابل من الجو سقطت أقربها في نقطة لا تبعد أكثر من ثلاثين متراً عن الخيمة التى كنا نقيم فيها ولما كنا قد حفرنا كل خيامنا تحت مستوى الأرض لذا لم نتأثر من هذه القنبلة سوى بالضغط الجوى الشديد الذى أحدثه انفجارها وأذكر أن الملازم أحمد كامل البدرى (فريق حالياً) قام وقت الانفجار بنزع الأسلاك الموصلة للراديو الذى كنا نستخدمه بيطاريات السيارة. ولا شك أنه كان إجراء حكيم أن توقف أجهزة الراديو التى تعمل في مثل هذه الغارات الجوية.

ومن الحوادث التى حدثت لنا في هذا المعسكر والتى لا أنساها أن القوات البريطانية استعدت للقيام بهجوم مضاد على القوات الإيطالية التى وصلت في هجومها إلى شرق مرسى مطروح وكان بين القوات البريطانية فرقة هندية أسند إليها عملية التقدم على طريق مرسى مطروح الساحلى ثم في نقطة قريبة من معسكرنا تقوم هذه الفرقة الهندية بالانحراف جنوباً من الطريق الساحلى وتتوغل في الصحراء لتطوق القوات الإيطالية المتقدمة. ولما كانت العملية تتم ليلاً في الظلام وذلك للاحتفاظ بسرية هذه التحركات لذا يبدو أن قائد الفرقة الهندية قد ضل طريقه ودخل بطريق الخطأ في الطريق المؤدى إلى معسكرنا وإذا في منتصف الليل قمت أنا وزملائى الضباط فزعين على صوت ضوضاء

وجلبة شديدة فاندفعت من خيمة مبيتنا لأجد موجة من الدبابات والسيارات المدرعة الهندية تتقدمونحونا تماماً فأخذت ألوح بمصباح كهربائى كنت أحمله في يدى مشيراً إلى هذه القوات بوجودنا فتوقف الضابط الهندى القائد لهذه القوات وسألنى بلهجة ملؤها العجرفة من نحن وماذا نفعل هنا؟ فرددت عليه قائلاً هذا السؤال أنا الذى أوجهه لك فنحن قوة مصرية نعسكر في أرض مصرية وقد حضرنا هنا لمساعدتكم فأرجو أن تتخذ طريقاً آخر وفعلاً اقتنع الضابط الهندى بذلك وأدار قواته وخرج من معسكرنا بعد أن كان على وشك أن يقع في الحفرة التى كانت تحوى خيمتنا.

ومن النوادر الطريفة أيضاً أن كان معسكرنا يقع بجوار معسكر الفرقة الهندية. وفي أحد الأيام حضرت إلينا إحدى الشاحنات التابعة لإدارة الامدادات والتموين المصرية لتوزع علينا نصيبنا من اللحوم المذبوحة وما أن بلغ نبأ توزيع أبقار مذبوحة إلى جنود الفرقة الهندية وكانوا من طائفة السيخ التى تقدس البقر حتى قاموا بمظاهرة احتجاج شديدة كادت حربهم ضد أعدائهم الإيطاليين أن تتحول إلى قتال ضد حلفائهم المصريين بسبب ذبحهم لهذه الأبقار ولقد أزعج هذا الحادث القائد العام البريطانى الذى اتخذ إجراءاً سريعاً في ذلك الوقت وحضر بنفسه لفض هذا النزاع فأمر بنقل المعسكر الهندى من موقعه إلى معسكر يبعد بعض الشيء عن المعسكر المصرى. كما نصح ذلك القائد البريطانى الأميرالاى الأمير اسماعيل داوود قائد القوات المصرية أن يقوم بتوزيع اللحوم على المعسكر المصرى خلسة عن أعين الجنود الهنود.

وهناك الكثير من الأحداث الطريفة قد لا يتسع مجال هذا الكتاب لذكرها ولكن آمل أن تتاح لى الفرصة بذكرها في كتاب آخر أرجو أن يسمح لى وقتى وسنى أيضاً بنشره.

وبعد ساعتين أقتربنا خلالهما بزوارقنا من رأس علم الروم التى بدأت تبدو جزر صغيرة في الماء متصلة بعضها ببعض وتكوّن رأساً في الماء.

وحوالى الساعة ١٢٠٠ أخذت قوة الريح تشتد فرأيت أنه من الأنسب تغيير الشراع الأمامى الكبير (الفلوك) بشراع أصغر حتى لا يميل المركب كثيراً وفي أثناء هذه العملية لحق بنا الزورق "سمير" الذى وقف أمامنا مباشرة وشرع طاقمه يقوم بنفس العملية التى نقوم بها لتغيير الأشرعة على مسافة قريبة جداً منا ولقد أدت الأمواج والريح إلى إصطدام المركبين ولا شك أنها كادت تكون كارثة لو اشتبكت أسلاك وصوارى المركبين ببعضهما فقد يؤدى ذلك إلى تلف كليمها أو أحداهما على الأقل.

وهنا صرخت طالباً إلى أحمد مصطفى قائد "سمير" أن يبتعد عنا فليس البحر من الضيق بحيث يبرر فعل هذا. والواقع أنه لا يصح بحال من الأحوال أن يقترب مركبان شراعيان من بعضهما في البحر لأنهما عرضة لاشتباك الأسلاك التى تشد صوارى القاربين أو إلى إشتباك شراع أحدهما بأسلاك أو أجزاء من القارب الآخر والنتائج في كلا الحالتين وخيمة.

وفي حوالى الساعة ١٤٠٠ أخذت قوة الريح تزداد شدة وكنا قد أقتربنا كثيراً من علم الروم ولكن لم نتمكن من الوصول مباشرة إلى الرأس بل أنحرفنا بعض الشىء داخل الأرض وذلك بسبب الريح فأخذنا (نصفح ونصلح) متجهين إلى رأس علم الروم ضد الريح ولكن ما كدنا نعمل (بلطتين) (أنظر البند ٢ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) حتى وجدنا أن الريح قد أشتدت وأخذ القارب يميل والشراع يهتز بشدة لأننا فقدنا جريدتين منه ولقد سبب ذلك لنا الكثير من المتاعب.

ورأيت من الأفضل الانتظار في خليج علم الروم حيث حال البحر أحسن بعض الشىء من أستمرارنا في السير إلى مرسى مطروح فقد نصل متأخرين وتشتد خلال هذه الفترة قوة الريح كثيراً. وشرعنا نبحث عن مكان نرسو فيه. وكان ما يشغل بالى في ذلك الوقت أن القارب "سمير" ليس لديه سوى مخطافين صغيرين وهناك خطر تقطع حبالهما لذلك راعيت في اختيار مكان الرسو أن يتجه القارب بفعل الأمواج والرياح إذا حدث هذا لا قدر الله إلى مكان رملى على الشاطىء فلا يصاب بتلف كبير. وفعلاً اخترت مكاناً على الشاطىء يصلح لذلك وأرسينا "بلبل" أولاً ثم طلبت إلى طاقم "سمير" أن يتجه إلى المكان الذى سبحت إليه وأنتظرت فيه ويقع ذلك شمال موقعنا بحوالى ١٥٠ متراً. وطلبت من طاقم "سمير" أن يلقوا بالمخطافين وأخذت أنظر إلى المخطافين تحت الماء الصافى في هذه المنطقة فوجدت أنهما يتحركان من موقعهما فطلبت إلى طاقم "سمير" أن يطيل الحبل الذى يربط المخطاف إلى أقصى ما تصل إليه ففعلوا وتحسن جر المخطافين إلى أن وقفا تماماً ولعلهما شبكا في مكان صلب. وطلبت مَن أحمد مصطفى أن تكون أشرعته على إستعداد في أى لحظة يشعر فيها أن القارب يتحرك من مكانه أو تصاب حبال المخطافين بأى عطب وذلك لدفع القارب بعيداً عن المكان الذى لا تشتبك فيه المخاطيف بشدة في قاع البحر.

عدت إلى "بلبل" حيث أخذت ملابسى لأذهب إلى البر ولما كان كلا القاربين المطاط تالفين فلقد لففت ملابسى بدقة بحيث تكون حيزاً صغيراً ورفعتها بيد واحدة

وسبحت بالأخرى إلى البر الذى يبعد حوالى ١٠٠ متر فوصلته بعد جهد وهناك كان أعرابى في انتظارى يسألنى إذا كنت أرغب في شراء سمان وقمرى فأجبته بالإيجاب ولكن بشرط أن يقوم هو بشويها وسألته عن العدد الذى معه فأجاب ثلاثة وطلب فيها تسعة قروش فأعطيته عشرة مقابل تنظيفها من الريش وشويها.

وفي هذه اللحظة لحق بى سالم وهبى وسليم شكور اللذان رحبا بفكرة سمان مشوى لأن الإنسان بعد فترة من أكل التعيينات المحفوظة (أى الأكل المعلب بلغة الجيش) يصل إلى درجة تعاف نفسه أكلها مهما كانت لذيذة ويفضل ألا يأكلها مطلقاً. لذا فإن تنويع الأكل المطبوخ في مثل هذه الرحلات من أهم الأمور. ولكن حدث أن قال لى سالم وهبى أن الرجل يحاول أن يغشنا ويعطينا أم قويق بدلاً من السمان فوجدت فعلاً أن الأعرابى يحاول تنظيف طائر (غراب النيل) وشويه على أنه سمان فطلبت إليه ألا يفعل ذلك لأننا لا نأكله ولو أن الكثيرين يستطيبوا لحمه لأنه دسم. وسألت الأعرابى إذا كانت هناك وسائل مواصلات قريبة إلى مرسى مطروح لكى أطمئنهم على وصولنا حتى لا ينشغل بالهم بسبب تأخرنا. وتبتعد مرسى مطروح عن علم الروم بحوالى ١٥ كيلو متراً. فأجابنى الأعرابى بأن هناك بعض المصيفين بالقرب من مكاننا ولديهم سيارات ويذهبون بين الحين والآخر إلى مرسى مطروح فشرعت في السير على الطريق المحاذى للساحل إلى مكان المصيفين ولكن ما كدت أبتعد قليلاً حتى وجدت سيارة الأستاذ مصطفى مقبل (عديلى) والتى لا يمكن الأنسان أن يخطئها للونها الأصفر قادمة من مرسى مطروح فشعرت بفرحة عظيمة ووقفت في منتصف الطريق أشير لها. فوقفت وكان بها الكابتن علاء الدين محرم وزوجته وأبنى عبد السلام والقبطان حسين زاهر ياقوت وعلمت أنهم يقصدون مرسى حوالة لأن حسين ياقوت كان مقتنعاً بأننا سوف نبيت في هذا المكان من كثرة ما سمع عنه منى. وعلمت منهم بوجود مرسى برأس علم الروم يبعد قليلاً عن هذا المكان وقد يكون من الأفضل أن ترسو المراكب فيه فذهبنا إليه بالسيارات وعايناه فوجدنا أنه مرسى يصلح لرسو المراكب المتوسطة الحجم لنقل الملح الذى يستخدم من ملاحات هذه المنطقة. ويبدو أن الخديوى عباس حلمى الثانى هو الذى بنى هذا المرسى أثناء حكمه لمصر كما علمنا ذلك من أعرابى عجوز في هذه المنطقة.

وجدنا أن حال البحر في هذا المرسى أكثر هدوءاً عنه في المكان الذى رسونا فيه

ولكن المرسى محاط بالصخور فإذا ما حدث لاحدى المراكب بأن قطعت حبال مخطافيها فإنها سوف تتحطم تماماً. ولكن بالرغم من ذلك وجدنا أن هذا المكان أصلح في جملته من مكاننا الأول وتطوع أبنى عبد السلام رجب أن يحضر "بلبل" من مكانها إلى هنا وعدنا إلى مكان القاربين وأعطيت الأوامر للكشافين أن يقودا المركبين إلى مرسى علم الروم وتم ذلك دون أى حادث. وطلبت إلى نجاد صلاح الدين أن يبيت في المركب هو وأحمد وحسن مصطفى وسالم وهبى وأن يحضر معنا همام نظمى وسليم شكور إلى مرسى مطروح بالسيارة كما أصدرت الأوامر أن يقوما بالقاربين "بلبل" و "سمير" في الصباح الباكر إذا كانت حال الريح تسمح بذلك إلى مطروح.

وصلنا تلك الليلة إلى مرسى مطروح بالسيارة ونزلنا بفندق كيلوباترا الذى نزل به أفراد عائلاتنا فلم أنتظر ميعاد العشاء وأكلت أكلة سريعة وتوجهت فوراً حيث نمت ملىء جفونى حتى الصباح من شدة التعب الذى حل بى.

وصل في تلك الليلة طاقم "الكشاف" بالقطار ولقد علمنا أن سبب عودتهم إلى رأس الحكمة هو أنهم ضلوا الطريق لبعض الأخطاء من الطاقم الذى كان يقود في النوبتجية الأولى له. وعلى كل حال فإن ما قاموا به للآن يستحق التسجيل بالاعجاب أن تقوم جماعة من الكشافين البحريين لأول مرة في حياتهم بمثل هذه الرحلة الطويلة وفي مثل هذا الجو العاصف بمثل هذا النجاح الكبير.

أول يوم في مرسى مطروح

الأربعاء أول سبتمبر :

قمت مبكراً وأخذت في تدوين مذكرات الأيام السابقة والتى نظراً لظروف العمل المتتابع تعذر عليّ تدوينها أولاً بأول في حينها وحوالى الساعة ٩٠٠ صباحاً شاهدنا الزورقين "بلبل" و "سمير" يقتربان من بوغاز الميناء فأسرعت مع علاء الدين محرم إلى السوق لأحضر لهما ما وعدت به البارحة وهو بطيخ وتين كما أحضرت بيضاً وزبداً وطلبت إلى أفراد "برنيس" أن يعدوا لهما شاياً. وفي السوق وجدنا الكثير من عربات نقل الحجاج والتى تحضر من تونس والجزائر ومراكش لنقل الحجاج واقفة في السوق. ومن الممكن جداً أن تكون مطروح محطة للتجارة ونقل الركاب بين المغرب ومصر.

كما لا حظت أن هناك فرقاً كبيراً بين مصيف مطروح ومصيف رأس البر الذى مررنا به منذ ثلاثة أسابيع ذلك أن الشاطىء في مرسى مطروح أجمل فالماء أنقى وليس به أعشاب كما أن طمى النيل لا يصبغه باللون البنى الداكن كما هو الحال في رأس البر والرمال في مطروح ناصعة البياض وهذا ما يسبب لون الماء البلورى الذى نراه هناك بعكس رأس البر فالرمال فيها سوداء لوجود معادن الحديد والتيتانوم التى يلقى بها النيل أثناء الفيضان في هذه المنطقة. والجو أكثر جفافاً وأميل إلى الاعتدال في الصيف في مرسى مطروح عنه في رأس البر كما أن المصيف مبنى بعكس رأس البر الذى يتكون كله من عشش من الغاب والبوص كما أن تخطيط مرسى مطروح قد بدأ على أساس سليم وصحيح بعكس رأس البر. وأعتقد أن إصلاح الطرق وإستيراد المياه إلى هذه المنطقة ولا تزيد تكاليف ذلك عن ١٥٠,٠٠٠ جنيها سوف تجعل من مرسى مطروح مصيفاً عالمياً.

عدنا من السوق إلى المحافظة حيث قابلت الأميرالاى منصور لطفى محافظ الصحراء الغربية وهو زميل وصديق قديم أذكرنا نعمل سوياً بالجيش فكنت أقابله كثيراً أثناء إلتحاقى بسلاح الفرسان عندما كنت أعمل في الصحراء الغربية أثناء الحرب العالمية الثانية. ولقد رحب بمقدمنا كثيراً وأخبرنى بأنه علم بموضوع رحلتنا من الصحف فأخبرته بأننا أرسلنا خطاباً رسمياً إلى إدارة سلاح الحدود نخطرها فيه بمواعيد هذه الرحلة وقد دهشت جداً لعدم أخطار رئاسة محافظة الصحراء الغربية ولاحظت أن المحافظ يقوم بتحرير خطابين أحدهما لمعهد في أستوكهولم بالسويد والآخر في موسكو بالاتحاد السوفيتى يخطرهما فيه بالعثور على طيور تم صيدها على الشاطىء في الصحراء الغربية وقد شبك بأرجل هذه الطيور حلقات تبين الجهة التى قامت منها هذه الطيور وتاريخ قيامها. ولقد علمت منه أن نسبة ما يصل إليهم من هذه الطيور المعلمة بمثل هذه الحلقات قليل لأن الكثيرين من العربان لا يهتمون بإبلاغ محافظة الصحراء الغربية عن الطيور المعلمة التى يعثرون عليها فأقترحت عليه عمل مكافأة تشجيعية وأن تهتم معاهد البحوث في مصر بأمر هذه الطيور وتشترك مع باقى المعاهد العلمية في العالم لدراسة هجرتها وحركة تنقلاتها وأشرت عليه أن يتصل بمدير حدائق الحيوان بمصر وبمدير معهد البحوث القومى وأن يطلب من هذه الجهات تخصيص مبالغ سنوية للصرف منها على المكافأت التشجيعية التى تمنح لهذا الغرض.

توجهت مع المحافظ إلى الميناء حيث وصل "بلبل" و "سمير" ونزل الكشافون البحريون فيها وقد رسوا بجوار الرصيف أمام "برنيس" ولقد دهش المحافظ من صغر حجم القوارب التى وصلنا بها.

طلبنا من المحافظ أن يموننا بالماء فأرسل لنا طناً منه كما طلبنا منه أن يعيرنا خيمتين لعمل معسكر حيث أننا قررنا عدم إستخدام "برنيس" للمبيت طالما نحن على الشاطىء. وطلبنا أيضاً من المحافظ أن يتكرم ويعمل لنا ترتيبات لزيارة منطقة كهف عجيبة في اليوم التالى وهى إحدى المناطق السياحية الهامة وتقع إلى غرب مرسى مطروح بحوالى ٢٠ كيلومتراً.

وشرعنا في الحال في إخراج حمولة القوارب إلى البر وإصلاح التالف منها وكان شراعا "بلبل" يحويان الكثير من الثقوب الرفيعة كما كان يلزم لشراع "الكشاف" ثلاث جريدات سقطت منه (تستخدم لمنع إهتزاز القماش مع الريح) كما كان كلا من القاربين المطاط في حاجة للاصلاح لكى نتمكن من إعادة إستخدامها.

وفي تلك الليلة قررت زوجتى الاحتفال بعيد ميلاد أبنى الكشاف البحرى عبد السلام رجب في معسكر الكشافة البحرية الذى أقمناه في مرسى مطروح ودعونا لذلك المحافظ وعائلته وعدداً من الأصدقاء وطلبنا من الأستاذ اسكندر مدير فندق كيلوباترا أن يعد لنا كعكتين كبيرتين ولكن وقفت مسألة الشموع الصغيرة التى توضع على الكعكة ويرمز عددها إلى عدد سنوات عمر المحتفل به عقبة لم نتمكن من تذليلها في مرسى مطروح.

وفي الساعة الخامسة وصل المحافظ ترافقه عائلته المكونة من السيدة زوجته وأبنته وأخته وصحبونا إلى السوق حيث رغبت السيدات زوجتى وحرم الأستاذ مصطفى مقبل وحرم الكابتن علاء الدين في شراء بعض الأدوات مما يصنع محلياً بواسطة البدويات في مطروح فذهبنا أولاً إلى حيث تصنع الأحذية (البلغ) وشاهدنا هناك أنواع طريفة منها تصنع خصيصاً للسيدات وهى مصنوعة بطريقة تجعلها عملية جداً للسير في الصحراء ومن المدهش أن يقبل على إقتناء هذا النوع من الأحذية الكثير من المصيفين بمرسى مطروح وأغلبهم من الأجانب ولذا تلاقى هذه الصناعة رواجاً كبيراً في موسم الصيف.

أشترينا بعض الهدايا ثم عدنا إلى معسكر الكشافة البحرية وبدأت حفلة السمر بأن أعد الكشافون ناراً وجلسنا حولها وكان الطقس يميل إلى البرودة وأخذ الريح يشتد في



صورة رقم (٥٦)
أسرة طاقم وركاب "برنيس" على رصيف ميناء مرسى مطروح ويظهر في الخلف اليخت "برنيس".

تلك الليلة وحضرت الكعكات وأنشدنا جميعاً نشيد "عيد ميلاد ياجميل" وطُلب إليّ بعد ذلك أن أقول كلمة فقلت كلمة كانت عن أهداف الكشافة البحرية وما ترمى إليه. وطلبنا إلى المحافظ أن يقول كلمة فقال كلمة لطيفة. ثم ألقى محمود صبح كلمة أعجب بها الجميع. وأنتهت الحفلة الساعة العاشرة مساءاً.

ثانى يوم بمرسى مطروح وزيارة عجيبة

الخميس ٢ سبتمبر :

غادرنا في صباح اليوم محمد توفيق حمادة ليتقدم إلى إدارة المصانع الحربية بالقاهرة ليعمل كمهندس فيها كما غادرنا مصطفى عوض الله وعزت حلمى من الحرير الصناعى. وحضر اللورى الذى أعده لنا المحافظ في الساعة ٨٠٠ صباحاً كما تم الاتفاق معه

وحضر جميع الكشافين مبكرين قبل هذا الميعاد. وحضر عبد السلام رجب وأخبرني بأن الكابتن حسين ياقوت كلفه بأن ينظم عملية النظافة لليخت "برنيس" فأصدر عبد السلام رجب أوامره إلى حسن حمزة وسليم شكور وهمام نظمى فأطاع الأول الأوامر ورفض الأخرين أطاعتها ورداً عليه ردوداً غير لائقة فطلبت إليه أن يذهب وأن يبلغ محمود صبح ذلك وأن يشكل مجلس شرف في الحال. واجتمع مجلس الشرف في شرفة الفندق وأخذوا في سماع أقوال المتهمين ثم الشهود وطالت مداولاتهم وكان الدكتور النقيب مدير مستشفى المواساة بالاسكندرية (وكان من المقربين جداً من السراى والملك السابق وبعد قيام ثورة ١٩٥٢ أقامت الثورة محكمة خاصة حاكمت جميع المتصلين بالملك السابق بتهمة إستغلال النفوذ والتربح من أموال الشعب وكان من بين الذين حاكمتهم محكمة الثورة الدكتور النقيب وكانت الأحكام قاسية وذلك بمصادرة أمواله وسجنه ولكن كما هو واضح أفرج عنه بعد قليل بحجة مرضه. وكنت صديقاً للدكتور النقيب ولذا فإنه أنضم إلينا عندما حضرت إلى مرسى مطروح حيث كان قد حضر إلى هناك. وأخذ الدكتور النقيب يراقب من بعد عملية المحاكمة فدهش لطولها وقال لى ضاحكاً لقد حكمت محكمة الثورة عليّ بالسجن ١٥ سنة والتجريد من أملاكى ولم تستغرق محاكمتى طوال هذا الوقت.

وأنتهت المحاكمة بأن حكمت على كلا من همام نظمى وسليم شكور بالحرمان من رحلة اليوم وحاول بعض الكشافين التدخل لتخفيف ذلك الحكم فرفضت.

وبدأنا الرحلة وكان المحافظ قد أعد لنا طعاماً فاخراً وبعض المثلجات وكوكاكولا وخيرات كثيرة في السيارات التى أعدها لرحلتنا إلى منطقة عجيبة وفي بدء الرحلة ركب معنا الراهب الأب يعقوب ماوزر الذى أخبرنا أنه ذاهب لزيارة الأستاذ لبيب حبشى مفتش آثار المنطقة الذى كشف عن آثار مصرية هامة في المنطقة التى سنذهب إليها.

خرجنا من مطروح وأتجهنا غرباً وكان المحافظ يرافقنا فمررنا بثكنات الجيش المصرى وهى الثكنات التى شُرع في بنائها عام ١٩٣٧ ولم يكد يتم بناؤها حتى بدأت الحرب العالمية الثانية وأنسحب الجيش المصرى وأحتلتها القوات البريطانية ثم أحتلتها قوات المحور وعادت القوات البريطانية فأحتلتها عقب معركة العلمين وهى مكونة من قشلاقين الكبير منهما هو القريب من المدينة ولقد شرع في ترميم جزء منه أما القشلاق البعيد وهو الأصغر فمازال على حاله يحمل كل آثار الحرب من تخريب وتدمير وأعتقد أنه يمكن

جداً إستغلال هذا القشلاق بتحويله إلى معسكرات تدريب للشباب. ومركز للتصييف يحضر إليه العمال سنوياً بأجر زهيد.



صورة رقم (٥٧)
زيارة كهف عجيبة غرب مرسى مطروح

وبعد أن تركنا الثكنات بمسافة كيلومترين تقريباً بدأنا نسير في مدق وعر وغير ممهد. وكان التراب والغبار الذى يتناثر بفعل عجلات السيارة يدخل خلف اللورى فيغطينا جميعاً بطبقة من التراب الناعم. ولكن بالرغم من كل ذلك فلم تغادر روح المرح الكشافين البحريين لحظة واحدة وأخذ محمود صبح يعزف على قيثارته مختلف الألحان والجميع يغنون ويصفقون.

وصلنا محطة تجارب وزارة الزراعة وهى تقع غرب مرسى مطروح بحوالى عشرة كيلومترات وفي هذه المزرعة يقومون بعمل تجارب على زراعة اللوز والتين والعنب والخوخ والتفاح والكمثرى وغير ذلك من أنواع الثمار والأرض هناك خصبة جداً والمياه متوفرة والمنطقة المجاورة تذخر بالشواديف المستخدمة في رفع المياه حتى ليظن الإنسان نفسه في دلتا النيل. وجو المنطقة جميل للغاية صيفاً وشتاء حتى أن الإنسان لتساوره نفسه أن يقطن هذه المنطقة بعد إحالته إلى المعاش.

ولقد غادرنا المحافظ عائداً من مزرعة الزراعة لأنه ينتظر وصول المتبارين في سباق السيارات من الاسكندرية إلى مرسى مطروح وهو السباق الذى نظمته جريدة (لاريفورم) التى تصدر في مصر باللغة الفرنسية. ولقد أخبرنى الأستاذ مصطفى مقبل أنه يحمل لهذه المزرعة ذكريات مؤلمة فسألته وكيف كان ذلك فأجابنى بأنه حضر إلى هذه المزرعة منذ عامين للصيد وترك بندقيته في السيارة بعد أن قفل أبوابها تماماً ودخل المزرعة وعاد فلم يجد بندقيته وعبثاً حاول بعد ذلك بواسطة المحافظ أن يعثر عليها ولكن دون جدوى فقدرت له شعوره المحزن.

منطقة عجيبة

أستأنفنا رحلتنا إلى منطقة عجيبة وعاد المرح والغناء يدب في السيارة وكان الأب يعقوب ماوزر يجلس في بادىء الأمر بوقار عظيم ولكن تيار المرح أخذ يجرفه معنا تدريجياً فأخذ أولاً يبتسم لمرحنا وما لبث قليلاً حتى أخذ يصفق ويغنى معنا وتحقق المثل الذى يقول أضحك يضحك لك العالم أما إذا بكيت فإنك تبكى لوحدك.

وتقع منطقة عجيبة على مسافة ٢٥ كم غرب مدينة مرسى مطروح وهى عبارة عن ربوة عالية تقع على ساحل البحر مباشرة ويبلغ إرتفاعها حوالى ٥٠ متراً تقريباً فوق مستواه. ومن قمة هذه الربوة يرى الإنسان منظراً من أعجب المناظر السياحية ولهذا سميت "عجيبة" ومنها يمتد البصر إلى عشرات الكيلو مترات على كل من جانبى الساحل المكون من الحجر الطباشيرى الناصع البياض الذى يدخل تدريجياً في ماء البحر الفيروزى اللون وسط الصخور. فيتغير لون القاع من أبيض قرب الشاطىء ويتدرج إلى الأزرق الداكن كلما أبتعدنا ببصرنا عن الشاطىء إلى وسط البحر مارين تدريجياً بسلم من الألوان الساحرة يشبه في جماله بالسلم الموسيقى. ولا شك أن بقعة بهذا الشكل ينتظرها مستقبل سياحى باهر يجذب رواد منطقة مرسى مطروح.

نزلنا من السيارة وحملنا طعامنا ومتاعنا وكانت عملية نزول هذه الهضبة والصعود إليها ثانياً شاقة وقضينا يوماً عظيماً فسبحنا جميعاً وخرجنا من المياه مجهدين فتناولنا طعام الغذاء الشهى الذى أعده لنا المحافظ وقضينا يوماً ممتعاً جداً. وهناك أخذنا مجموعة من الصور وأغلبها ملونة كما فرغ آخر فيلم سينمائى ملون كان معى.

أقتراح بإنشاء كهف سياحى في المنطقة

ولتشجيع الاستفادة من ربوة عجيبة أقترحت في كتابى (النهضة السياحية في مصر الذى نشرته في عام ١٩٦٤) أن نقوم بتوسيع الكهف الموجود في أسفل الربوة بحيث يسمح بدخول الزوار في زوارق صغيرة على نفس النظام المتبع في الكهف المعروف بأسم (جروتو أزورو) بجزيرة كابرى بالقرب من مدينة نابولى في إيطاليا التى يزورها سنوياً مئات الألوف من السواح الذين يحضرون من جميع أنحاء العالم لمشاهدة هذا الكهف العجيب. ويدخلون بقوارب صغيرة جداً تكاد تمس جدران مدخل الكهف. وفي داخل الكهف يرى الإنسان منظراً مدهشاً وعجيباً ناتج من إنعكاس ضوء الشمس الشديد في ماء البحر خارج الكهف وإنتشاره في ماء الكهف المظلم من خلال فتحته الصغيرة.

ولا شك أن إنشاء مثل هذا الكهف سوف يفتح مجال العمالة لعدد كبير من العمال الذين يشرفون على نقل السواح إلى داخل الكهف وإطلاع الزوار على معالمه الداخلية والتى يمكن زيادتها بإنشاء أحواض زجاجية تحوى مختلف أنواع الأسماك والكائنات الحية التى تعيش في هذه المنطقة.

قفلنا راجعين حوالى الساعة الثالثة مساء وأوقفنا السيارة بمنطقة الحفائر التى يقوم بها الأستاذ لبيب حبشى مفتش الآثار وهناك منعنا صاحب الحديقة التى توجد فيها من التصوير لأن لديه أوامر بذلك من هيئة الآثار المصرية.

طلبنا من خفير الحفائر أن يقودنا إلى مفتش الآثار فقادنا إلى حيث قابلنا الأستاذ لبيب حبشى كبير مفتشى الآثار بمنطقة الأقصر الذى حدثنا عن تاريخ هذه الآثار فقال أن الأعرابى الذى يعمل الآن حارساً على هذه الآثار هو الذى أكتشف حجراً في مزرعته عليه بعض النقوش الهيروغليفية في العام الماضى وأبلغ عنها مصلحة الآثار فأرسلت الأستاذ لبيب حبشى الذى وجد أنها آثار من عهد رمسيس الأكبر وكان ذلك الكشف مفاجأة لأنه لم يكن من المعلوم أن رمسيس الأكبر قد وصل إلى هذه المنطقة النائية في الصحراء الغربية وأن كان من الثابت أن والده سيتى الأول قد حارب الليبيين.

والكشف عبارة عن شبه إستراحة وثكنات للجنود. ولقد تصادف أن أكتشف

البريطانيون أثناء قيامهم بحفر الخطوط الدفاعية بمنطقة العلمين في عام (١٩٤١ و ١٩٤٢) أن أكتشفوا كشفاً مماثلاً لرمسيس الأكبر وقد علمنا من الأستاذ لبيب حبشى أنه لم ينشر شيء عن هذا الكشف ولقد دهشنا لحياة التقشف التى يعيشها ذلك العالم الكبير فلقد جعل من إحدى بيوت الأعراب المتواضعة مسكناً له والغرفة التى جعل منها مكتبه غاية في الزهد والتواضع ولا تعدو أن تكون لوح باب مقام على بضعة أحجار وشرع يشرح لنا الآثار التى أكتشفها في غرفة (المكتب).

حمام كيلوباترا

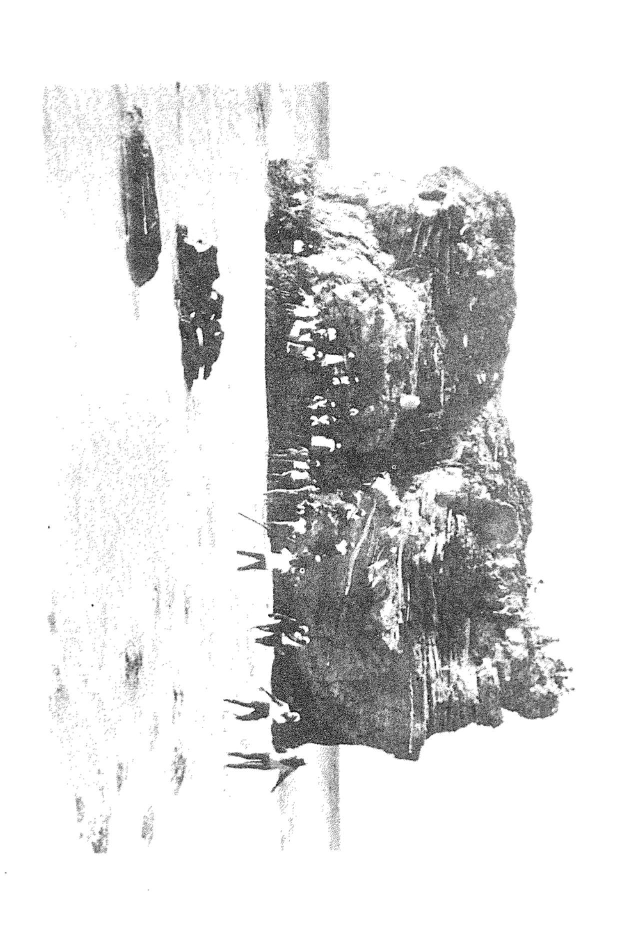
غادرنا شاكرين وفي العودة وقفنا على الطريق العام في المكان الذى يؤدى إلى حمام كيلوباترا. ولقد رفض الأستاذ مصطفى مقبل وحرمه وزوجتى والأستاذ عادل الطوخى أن يتوجهوا معنا لتعبهم ولطول المسافة إلى هذا الحمام الذى يتطلب منا أن نسير مسافة لا تقل عن ثلاثة كيلومترات ذهاباً ومثلها إياباً في طريق غير ممهد.

وفي الطريق قابلنا أحد الأعراب الذى قادنا إلى حمام كيلوباترا وسألنا مندهشاً عما يعجبنا في حمام كيلوباترا فإنه لا يرى فيه شيئاً عجيباً ولا يهتم أحد من العربان مطلقاً بمشاهدته أو الذهاب إليه وأنه ليندهش أن يرى أمثالنا يتجشمون مشقة السير للوصول إليه ورؤيته. فأجبته بأننا أغراب عن هذه المنطقة ويلذ لنا أن نرى كل شيء غريب أو عجيب فيها أما هو فقد ولد في هذه المنطقة وأصبح منظرها مألوفاً له فهز رأسه متعجباً ولسان حاله يقول (أصحاب العقول في راحة).

وأخيراً وصلنا إلى حمام كيلوباترا وهو عبارة عن صخرة ضخمة الحجم على شاطىء صخرى ولها شبه باب ومنور مربع الشكل في الداخل وينتهى ذلك المنور بفتحتين على شكل بابين في الصخر.

وقد تسلق الصخرة كل الكشافين البحريين ولو أن الجانب المطل على الشاطىء مدرج بعض التدريج إلا أن الجانب المطل على البحر يكاد ينحدر عمودياً.

أخذنا بعض الصور الملونة هناك ولا شك أن هذه المنطقة تعتبر جنة المصورين بالألوان لسحر مناظرها ثم عدنا بعد ذلك إلى حيث تركنا السيارات في إنتظارنا وكنا قد غبنا عنها ما يقرب من الساعتين ولقد ضج جميع المتخلفين لهذا التأخير فأجبناهم بأن اللوم



صورة رقم (٥٨)
صخرة حمام كيلوباترا كما ترى من ناحية الشاطىء والفتحة المؤدية إلى مدخلها

يقع عليهم وأنه لا ذنب لنا في ذلك فلقد كان البرنامج الذى وضع لرحلة اليوم والذى وافق عليه الجميع يشمل زيارة حمام كيلوباترا في طريق العودة. كما أننا أتبعنا الطريقة الديموقراطية في أخذ الأصوات ونفذنا رأى الأغلبية.

ووصلنا الفندق وكنت مجهداً جداً من مجهود اليوم فلم أنتظر العشاء ونمت نوماً عميقاً حتى الصباح.

إدخال بعض التعديلات على القارب "بلبل"

الجمعة ٣ سبتمبر :

ذهبنا في الصباح لاصلاح الثقوب في القاربين المطاط وتم ذلك في دكان لاصلاح الدراجات. وكانت هناك فكرة تساورني دائماً وهى أن القارب "بلبل" بالرغم من سرعته إذا كانت الريح في جانبه فإنه يدرفل (أى يميل على الجانبين) كثيراً إذا كان الريح يهب من مؤخرته وذلك لاستقامة شكله وعدم وجود ثقل كاف في قاع القارب (صابورة) لمنع هذه "الدرفلة" وعلى ذلك فقد أستقر الرأى على أن نحاول علاج هذه الظاهرة لأنه من المنتظر أن نقابل ريحاً من الخلف معظم الوقت عند العودة إلى الاسكندرية. فأستعنا بالمحافظ ليساعدنا على البحث عن لوحين من الصاج لنثبتهما في أسفل سكينة "بلبل".

ونظراً لأن الصندوق الخشبى الذى ينزلق فيه اللوح المركزى للزورق (السكينة) لا يسمح بدخول أى لوح أضافى لضيقه، لذا قررت تركيب لوحى الصّاج الجديدين في أسفل السكينة الأصلية خارج قاع الزورق "بلبل" ولو أن ذلك سوف يمنع حركتها صعوداً أو هبوطاً داخل صندوق السكينة ألا أنه سوف يساعد بلا شك على حفظ توازن الزورق "بلبل" عندما تدفعه الريح من الخلف.

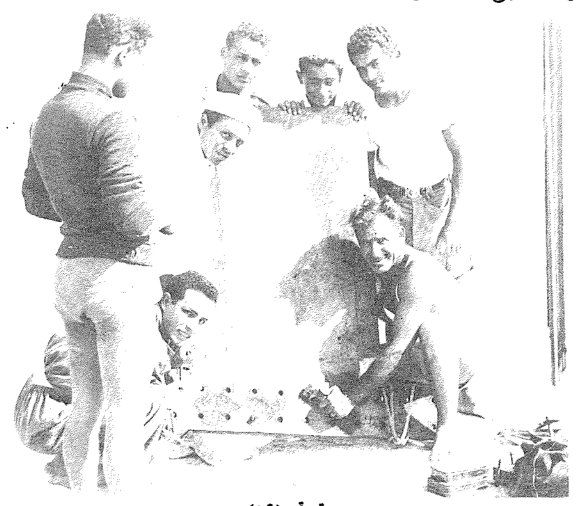
ذهبت في الصباح مع المحافظ إلى مستودع حسين حجاب الذى يمتلك كل مخلفات القوات المتحاربة في الصحراء الغربية وهناك عثرنا على ضالتنا المنشودة وكان من الممكن أن ننشىء أى شيء بما نعثر عليه في هذا المستودع لأن أى شيء يبحث عنه الإنسان يجده هناك بكل بسهولة.

ثم رافقت بعد ذلك مع المحافظ لصلاة الجمعة في الجامع الجديد الذى بناه أهالى مطروح ولكن لاحظت أن صدى الصوت داخل الجامع غير مدروس بالمرة ويصعب علينا

تفسير صوت الأمام. ويمكن إصلاح ذلك الحال بوضع مكبرات للصوت في نقاط معينة داخل المسجد.

خرجنا من المسجد وعدنا إلى مستودع الخردة حيث وجدنا أن الحديد الذى طلبناه لم يتم تجهيزه بعد لأن آلة القطع بالأوكسجين ينقصها بعض أجزاء وأخبرنا رجال المستودع بأن هذه الأدوات موجودة لدى صيانة الالاى المدرع ويمكن إستعارتها منه ولقد تم ذلك وجهزت القطع المطلوبة بعد الظهر.

وغادرنا ذلك اليوم الكابتن علاء الدين محرم وزوجته وحماته (أختى زينب) بالقطار الذى يبرح مطروح الساعة الثانية والربع بعد الظهر كما غادرنا أيضاً محمود صبح بنفس القطار عائداً إلى الاسكندرية.



صورة رقم (٥٩)

حسن رجب يقوم بتركيب الصابورة الحديد في سكينة الزورق "بلبل" وذلك لتزيد من موازنته أثناء الملاحة

وبعد الظهر أشتدت الريح أكثر مما كانت عليه وفوجئنا بمشاهدة اليخت "أيونيا" تدخل ميناء مرسى مطروح وسط عاصفة شديدة وتسير بسرعة كبيرة ولقد علمنا من

الأستاذ يحيى فهمى صاحبها أنه أثناء حضوره باليخت من الاسكندرية أزدادت شدة الريح وتحولت إلى شبه عاصفة تهدد أمن الملاحة ففكر في العودة من منتصف الطريق خوفاً على زوجته وأبنه ولكن زوجته رفضت ذلك وشجعته على الاستمرار في الرحلة إلى مرسى مطروح ولم تقبل أن يقال عنهم في نادى اليخت أنهم فشلوا في القيام بهذه الرحلة. وأنها لشجاعة عظيمة لم نألفها في المرأة المصرية خصوصاً في مثل هذه الأحوال. كما علمنا أن الجزء الأخير من رحلتهم وهو من رأس علم الروم إلى مرسى مطروح كان قاسياً للغاية.

وفي الساعة الخامسة مساء أخذنا نعمل في تركيب الحديد على السكينة التى رفعناها من القارب "بلبل" وذهبنا بها إلى أحد الحدادين الذى عمل لنا الثقوب اللازمة فيها. لتثبيت لوح الحديد (الصابورة) الذى أحضرناه من مخزن حسين حجاب.

أن الحدادين في مطروح يقومون بعمل أى إصلاحات أو تركيبات جديدة من الأدوات التى يعثرون عليها في مخلفات الحرب العالمية الثانية ولا أظن أن مطروح تستورد أى تركيبات معدنية لإمكان حصولهم عليها من المخلفات فكل خزانات المياه في المنازل هناك مصنوعة من هذه المخلفات وكذا جميع العربات التى تجرها الحمير صنعت أغلب أجزائها منها أيضاً. ولقد رفض حارس مستودع حسين حجاب أن يحصل منا على أى مبالغ ثمناً للحديد والصواميل التى أخذناها قائلاً بأنه لديه تعليمات من الأستاذ حسين حجاب بعدم تقاضى أى ثمن لقيمة ما نحتاج إليه من مخازنه حيث أنه يعتبر ذلك هديه منه إلى حركة الكشف البحرى لذى قررنا أن نشكر الأستاذ حسين حجاب على ماقدمه لنا من خدمات كما رأينا أن نسجل ذلك على صفحات هذا الكتاب وأن الكشافة في جميع بلاد العالم تعيش على ما يقدمه لها أهل الخير والجود من مساعدات مالية أو عينية كما هو الحال فيما قام به الأستاذ حسين حجاب نحونا.

عدنا إلى الميناء حيث حاولنا تركيب الصابورة على السكينة من أسفل القارب وكان يقوم بأعمال الغطس الكشاف البحرى جلال الذى أنضم إلينا في مرسى مطروح. ولكن لم نتمكن من ذلك لضيق صندوق السكينة فلم يسمح بدخول الحبال التى ربطناها في أعلى السكينة لهذا الغرض ولذا قررنا ترك هذا الموضوع لمحاولة طريقة أخرى في الغد.

وفي عصر ذلك اليوم زار الكشافون البحريون مخبأ روميل وهو مخبأ مقام في التلال التى تحيط بالميناء من حدها البحرى.

أضطررنا إلى تعديل برنامج سفرنا وأجلناه فبدلاً من السفر في الساعة الواحدة والنصف من صباح السبت قررنا تأجيله لحين تحسن حال الطقس.

وفي المساء حضر المحافظ والأستاذ الجاويش مأمور الجمرك والأستاذ يحيى فهمى وحرمه إلى الفندق وهناك قص علينا الأستاذ يحيى فهمى ما قاسوه في رحلتهم البحرية من الاسكندرية وذلك لشدة الرياح التى بلغت حد العاصفة والتى قابلتهم في البحر أثناء مجيئهم إلى مرسى مطروح وفي ذلك المساء أنقلب الجو بارداً مما أضطرنا إلى ارتداء ملابس شتوية كما أمطرت السماء رزازا خفيفاً.

آخر يوم في مرسى مطروح

السبت ٤ سبتمبر :

قمنا مبكرين في الصباح وأخذنا في تركيب السكينة في القارب "بلبل" بعد أن لبسنا نظارات الرؤية تحت الماء وغطست مع جلال (كشاف بحرى من مرسى مطروح) وأخذنا في تركيب الصابورة ولقد أستغرقت هذه العملية زهاء الساعتين وتمت بنجاح ولقد أدت إلى ثبات القارب "بلبل" بعد ذلك في الأمواج المتلاطمة ثباتاً واضحاً وأصبح أقل تأرجحاً في الماء عن ذى قبل وخرجنا لتجربة "بلبل" و "سمير" ومعاينة تأثير الريح الخلفى على كليهما فنزلنا بهما داخل الميناء التى سارا فيها بسرعة فائقة. وخرجنا من بوغاز الميناء وأخذ كلا القاربين في مواجهة جبال الأمواج التى كانت تواجههما بثبات ثم شرعنا في تغيير إتجاه القاربين في كل زاوية بالنسبة للريح الذى كان يهب شديداً فوجدنا أن "سمير" متزن تماماً أما "بلبل" فلقد تحسن حاله كثيراً عن ذى قبل وأصبح لا يختلف كثيراً عن "سمير".

عدنا بالقوارب إلى الشاطىء وأخذنا في الاستعداد للرحيل فأمرتهم بهدم المعسكر وتحميل القاربين بحمولتهما بقدر ما يمكن ونقل كل المهمات الزائدة والتى ليسوا في حاجة إليها إلى "برنيس".

وأخذت أراقب الكشافين البحريين وهم يهدمون المعسكر فشعرت بذلك الانقباض

الذى يشعر به الإنسان عندما تقترب أجازته من الانتهاء ويشرع في مغادرة المكان الذى أمضى فيه أجازة سعيدة وأنه حقاً لشعور محزن.

وبعد الظهر دعانا الأستاذ يحيى فهمى لزيارته في يخته الجميل "أيونيا" فذهبت إليه مع الأستاذ مصطفى مقبل وحرمه وتفرجنا على داخل ذلك اليخت العظيم الذى بناه مستر كولين مارشال السكرتير السابق لنادى اليخت المصرى. ويعتبر مارشال من الخبراء العالمين القلائل في بناء اليخوت والذى أستفاد بكل سنتيمتر من مساحته الداخلية فلم يترك جزءاً مهما صغر بدون إستفادة.

ويعتبر هذا اليخت على صغره من أفخم اليخوت في مصر وعندما بناه مارشال لم يضع في الاعتبار وضع المحرك له ولكن الأستاذ يحيى فهمى رأى أهمية وضرورة وضع محرك مساعد في مؤخرة اليخت ويروى لنا الأستاذ يحيى فهمى أن المستر مارشال بكى عندما سمع بذلك التعديل الهام في اليخت الذى بناه وكان يعتز به أعتزازاً شديداً. ولقد طاف مارشال بيخته هذا ثلاث مرات سواحل البحر المتوسط.

كانت الريح تلك الليلة مازالت شديدة والطقس بارداً حتى لقد أمطرت السماء قليلاً. ونصحنا الأستاذ يحيى فهمى بعدم السفر في هذا الطقس وأن نؤجل ذلك إلى غداً ولكنى أخبرته بأننا سنتوكل على الله وقد عقدنا النية على ذلك خصوصاً وأن الطقس قد لا يتحسن ويجب علينا أن نقوم بمحاولة السير فيه.

وأخذ الكشاف عبد السلام رجب في إعداد قائمة بالأطقم التى سوف تتبادل القيادة على "بلبل" و "سمير" كل ١٢ ساعة فكان الترتيب كالآتى:

"بلبل" : عبد السلام رجب – نجاد صلاح الدين – حسن حمزة (الوردية الأولى).

"سمير" : عزت.

وكانت الوردية الثانية:

"بلبل" : حسن رجب – بشرى – همام نظمى.

"سمير" : أحمد مصطفى – نور الدين خضر.

وتمت الموافقة عليها وكان الترتيب أن يقوم كلا من القاربين "بلبل" و "سمير" الساعة

٤٠٠ صباحاً وأن تقوم "برنيس" الساعة ٦٠٠ حتى يتسنى لها الخروج من فتحة البوغاز الضيقة في ضوء النهار.

العودة من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة

الأحد ٥ سبتمبر :

قمت في الصباح من فندق كيلوباترا قاصداً الميناء وكانت الريح مازالت تصفر عالياً فذهبت في الساعة ٤٠٠ صباحاً وأيقظت طاقم الوردية الأولى في "بلبل" و "سمير". وأستيقظ الكشافون جميعاً بروح عالية وطلبت إلى عبد السلام رجب المكلف بقيادة القارب "بلبل" أنه في حالة ما إذا كان البحر هائجاً بشدة يتعذر معها التحكم في القاربين "بلبل" و "سمير" أن يعودا في الحال ويؤجل السفر.

وكان عبد السلام يتحرق شوقاً للشراع في ذلك اليوم كما أمرت قائد الزورق "سمير" أن يسير خلف الزورق "بلبل" وبسرعتها ولا يبتعد عنها أو يتقدمها بأى حال من الأحوال.

وفي الساعة ٥٠٠ صباحاً قام "بلبل" يعقبه "سمير" وأختفيا بسرعة عن أعيننا في ظلام الليل وأخترت الساعة ٥٠٠ حتى يتمكن قائدا القاربين بالكاد من رؤية فتحة البوغاز لدى الوصول إليها وقدرنا أن القاربين يقطعان المسافة من رصيف الميناء إلى فتحة البوغاز في ٢٠ دقيقة.

وبعد قيام "بلبل" و "سمير" أيقظت طاقم "برنيس" وشرعنا في الاستعداد للرحيل. وفي الساعة ٦٠٠ صباحاً وكان ضوء النهار بدأ جلياً أخذت "برنيس" في التحرك تحت قوة محركها وأستمرت على هذا الحال إلى أن خرجنا من بوغاز مرسى مطروح.

والميناء هناك شكلها عجيب ويجب الدخول والخروج من بوغازها بمنتهى الحرص وفي خطوط الملاحة المحددة للسفن الكبيرة أما المراكب الصغيرة أمثال "بلبل" و "سمير" ولو أنها يمكنها السير في أى إتجاه إلا أن من المستحب أن تتبع الطريق الملاحى بقدر الامكان فلقد حاولت البارحة أن أحيد عنه بالقارب "بلبل" ولكن أصطدمت سكينة القارب

بصخر قريب كنت أعتقد أنه من الممكن إجتيازه بسهولة ولكن لحسن الحظ لم تكن الصدمة قوية وألا لحدث ما لا يحمد عقباه.

وبعد أن أجتازت "برنيس" الميناء وأصبحنا في عرض البحر ظهر لنا شدة إرتفاع الأمواج التي أخذت تهز "برنيس" هزاً عنيفاً وبعد أن غادرت الميناء بمسافة كيلومتر لداخل البحر تقريباً دخلت "برنيس" في عين الريح (أى أتجهت ضد الريح) وشرعنا نرفع الأشرعة على صواريها حيث أن هذا الوضع (أى الاتجاه بالمركب ضد الريح) هو الوحيد الذى يتسنى فيه رفع الأشرعة على الصوارى بسهولة. ثم اتجهنا شرقاً بجميع الأشرعة وبقوة المحركات ولكن "بلبل" و "سمير" ظلا محتفظين مدة طويلة بسرعتهما ولم نتمكن من اللحاق بهما ألا في الساعة العاشرة تقريباً. وأن الإنسان ليملاؤه الفخر وهو يتطلع إلى ذلك البحر المتلاطم الأمواج وهؤلاء الكشافين البحريين يجتازونه بكل خفة ورشاقة على قوارب في مثل حجم "بلبل" و "سمير". ولقد علمت بعد ذلك من عبد السلام رجب أنهم أثناء اجتيازهم لبوغاز ميناء مطروح أصطدم "بلبل" بموجة ضخمة غطت القارب بأكمله ولقد تردد كثيراً في العودة ولكنه صمم على إستئناف السير.

وصلنا رأس الحكمة الساعة ١٢,٣٠ وبذا تكون القوارب قد قطعت المسافة من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة بسرعة متوسطها يزيد قليلاً عن عشرة كيلومترات في الساعة. ويعتبر ذلك رقماً قياسياً للقاربين من تاريخ قيامهما من القاهرة.

وبمجرد الوصول إلى رأس الحكمة نزل طاقم "الكشاف" الذى تخلف هناك ولم يكمل رحلته معنا إلى مرسى مطروح وشرعوا فوراً في إعداد قاربهم للرحيل ونقل جميع الأمتعة التى خزنوها في الدور الأسفل لكابينة الملك السابق. ولقد أستغرقت هذه العملية بعض الوقت. كما حضر لوداعنا اليوزباشى أحمد راشد الذى غمرنا بكل مساعداته القيمة والتى كان لها أكبر الأثر في الترفيه عنا وفي تخفيف مشاق هذه الرحلة القاسية جداً.

من رأس الحكمة في طريق العودة

وفي الساعة ٦ مساءاً بدأنا في التحرك من رأس الحكمة وكان البحر قد أشتد هياجه وزادت سرعة الريح وكان من رأيى تأجيل السفر للصباح ولكن جميع الكشافين كانوا يتحرقون شوقاً للعودة بسرعة.

ولكن طاقم القارب "كشاف" في تلهفهم إلى العودة بسرعة كانوا أول من عمل على مخالفة المبادىء التى وضعناها للسير ليلاً معتمدين على سرعة قاربهم العالية فتقدم القافلة وفارقها بمسافة كبيرة. فأسرعت بالقارب "بلبل" أحاول اللحاق بالقارب "الكشاف" لأعود به إلى القافلة ولكنى لم أتمكن من اللحاق "بالكشاف" الذى كان يسير بسرعة أعلى كثيراً من سرعتنا. وبعد أن قطعت مسافة ثلاثة كيلومترات دون اللحاق به رأيت من الأفضل العودة إلى "برنيس" والسير في قافلتها حيث أن من الخطر جداً أن أستأنف السير منفرداً في هذا البحر المتلاطم الأمواج. وفي طريق العودة إلى "برنيس" لاحظت أنها قد أبتعدت عن مسارنا كثيراً وكما بدى لى أنها أخذت في العودة إلى رأس الحكمة. وبعد أن سرنا خلف "برنيس" حوالى الساعة تقريباً وجدت أنها قد أخذت في تغيير إتجاهها شمالاً إلى عرض البحر.

حاولت أن أرسل إلى "برنيس" إشارات ضوئية ولكن على ما بدى لنا أنها لم تتلق هذه الإشارات. وهنا أدركت أن حالة من عدم الانتظام قد ألمت بالقافلة بأسرها. فالقارب "كشاف" يتقدم القافلة بمسافة ثلاثة كيلومترات تتبعه المركب "برنيس" محاولة اللحاق به تقطر خلفها القارب "سمير" وغير ملتفتة للزورق "بلبل" الذى يحاول اللحاق بها دون جدوى وعلمت فيما بعد أنه وسط هذه الفوضى حدثت حادثة غرق القارب "سمير" وكان ذلك الحادث هو أصعب التجارب التى مرت بها رحلة الكشافة البحرية ولكن الحمد لله أن هذا الحادث أقتصرت نكبته على فقد الزورق "سمير" بكل ما كان يحمله من متاع وعتاد وفي ذلك نحمد المولى سبحانه وتعالى أننا لم نفقد أحد من طاقم الرحلة فقد كان من الممكن أن نفقد واحد أو أثنين من طاقم "سمير" الذين ابتعدوا عن القارب بعد إنقلابه في الماء وكان من الواجب أن يكونوا على مسافة قريبة من القارب بعد أن إنقلب القارب على جانبه. حيث أن من السهل التعرف على قارب بحجمه الكبير في الظلام عن البحث عن شخص يعوم بمفرده وسط الظلام.

ووجدت إزاء هذه الحالة وشدة إرتفاع الأمواج التى أخذت ترتطم بمقدمة "بلبل" فتغطيه بأكمله من شدتها أن أعود إلى رأس الحكمة فقد تكون "برنيس" قد عادت إليها هى الأخرى وعلى كل حال فليس من الأمن بمكان أن نستمر في رحلتنا منفردين ليلاً في مثل هذا البحر المتلاطم الأمواج خصوصاً وأن الرياح أخذت تشتد الساعة العاشرة مساءاً.

قفلنا راجعين منفردين في "بلبل" مسترشدين بضوء الاستراحة من ناحية وضوء القمر من ناحية أخرى ولكنى كنت أعلم أن ضوء الاستراحة يطفاء بعد الساعة الثانية عشرة

مساءًا كما أن ضوء القمر ينتظر إختفاؤه في مثل هذا الوقت تقريباً. وكان المشكل أمامنا هو معرفة مكان المرسى وسط الظلام الحالك والتى تقع جنوب الاستراحة بنحو كيلومترين تقريباً وحتى في أحسن الحالات إذا توصلنا إلى معرفة اتجاه المرسى فلازالت أمامنا صعوبة أخرى وهى أن بها صخور يجب السير بحذر لتفاديها وألا أصاب "بلبل" ما أصاب "الكشاف" في نفس المنطقة لدى وصولنا من الإسكندرية.

ومكثنا مدة نرى الاستراحة فأسأل بشرى عن تقديره للمسافة التى تفصلنا عن مرسى رأس الحكمة فيجيبنى بأنه يقدرها بحوالى ستة كيلومترات وبعد فترة أسأله عن المسافة فيجيب بأنه يقدرها بخمسة كيلومترات وبعد فترة من الوقت أعود فأسأله فيجيب أربعة كيلومترات ومضت فترة من الوقت بدت الاستراحة لا تقترب وكلما أسأله يجيب أن المسافة مازالت أربعة كيلومترات رغم أن القارب يشق طريقه بكل عنف وسط الأمواج التى يتساقط رذاذها فتغطى أوجهنا وملابسنا.

ولقد أصيب همام نظمى في تلك الليلة بدوار بحر شديد فتقيأ عدة مرات وأخيراً طلبت إليه أن يدخل ويستريح في داخل تندة القارب حيث أعددنا بها فراشاً بسيطاً لهذا الغرض ولكن هذا الكشاف الشجاع رفض ذلك وأستمر يقوم بعمله المكلف به وهو أن يسلط ضوء البطارية على قماش الشراع الأبيض كل خمسة دقائق حسب الاتفاق وأن ينير البوصلة بين كل حين وآخر ليقرأ إتجاهنا ويقوم بنزح المياه التى تتراكم في قاع القارب بين كل حين وآخر. وأن الإنسان ليملؤه الفخار أن يرى شبابنا في مثل سنه (١٢ عاماً) يؤدون واجبهم بمثل هذه الروح العالية رغم الظروف الشديدة التى تكتنفه من تعب وإرهاق جسمانى وعصبى نتيجة لدوار البحر الذى أصابه ورغم شدة تلاطم الأمواج في القارب طوال الوقت ولكن هذا الشبل الكشاف كان يشعر بالمسئولية الملقاه عليه فالقارب الآن لم يعد وسيلة للنزهة كما كان يركبه في النيل بالقاهرة بل أصبح بالنسبة لنا وسيلة للنجاة بأرواحنا إذ لو حدث له أى حادث لا قدر الله فإنه يصبح من المتعذر علينا أن نتعرف طريقنا إلى البر وحتى لو عرفناه في ظلام الليل الدامس فإن التيارات والأمواج في هذه المنطقة بالذات تبعدنا عن البر إلى داخل البحر.

ولا شك أن هذه الرحلة على الرغم من كل المشاق التى لاقيناها فيها قد أتت بخير ثمارها من ناحية تدريب الكشافين على روح التعاون والعمل جميعاً يداً واحدة والصبر على المشاق والمكاره ومقابلة الصعوبات والمشقات بصدر رحب فلم تخلق هذه ألا ليتغلب عليها الإنسان.

أخذ القمر يقترب من وقت غروبه وبعد قليل أنطفأت أنوار الاستراحة فأسقط في يدنا

ولكن في هذه اللحظة شاهدنا سيارة تغادر الاستراحة فعلمنا أنها قد تكون سيارة اليوزباشى أحمد راشد وفي هذه الحالة يجب علينا أن نراقب المكان الذى ستتجه إليه السيارة عند الشاطىء فيكون هو موقع الاستراحة وكان قاربنا يبتعد عن البر حوالى ثلاث كيلومترات تقريباً. وقد حدث فعلاً أن نزلت السيارة من الطريق الذى يرى من البحر بسهولة وأقبلت إلى مكان الاستراحة ووقفت. وفي هذه اللحظة قمت بتوجيه مقدمة القارب إلى هذا المكان بالضبط وطلبت من همام أن يقرأ إتجاه البوصلة ففعل ذلك كما رصدت نجماً في مقدمة المركب لأسير على هديه وبعد قليل أطفأت السيارة أنوارها فأخذنا نسير حوالى نصف ساعة في الاتجاه الذى رصدناه بواسطة النجم في ظلام دامس وبعد قليل بدأ ظلام البر يبدو لنا قريباً كما أخذنا نسمع أصوات الأمواج تتكسر بشدة على الصخور فدخلنا أول خليج قابلنا ولكن لم نشاهد فيه الأشكال التى تعودنا رؤيتها في المرسى فخرجنا منه ودخلنا خليجاً آخر يقع إلى جنوبه وفي هذه اللحظة غرب القمر وأختفى ضوءه وكان ذلك الخليج يشبه إلى حد كبير خليج المرسى ولكنى وجدت أنه من الصواب عدم محاولة الرسو على السقالة التى كانت تبدو إلى جنوبنا ووجدت أن القاع تحت القارب قد أخذ يتغير لونه فيبدو أقل حلكة عن ذى قبل فعلمت أننا دخلنا في مياه ضحلة كما سمعت صوت الأمواج تتكسر على الشاطىء. وجهت القارب إلى أتجاه الريح وطلبت إلى بشرى أن يلقى بمخطافين ففعل ذلك. ويلاحظ أننا دائماً نستعمل مخطافين في الماء المكشوف أى عندما نكون راسين على غير السقالة والسبب في ذلك أن يعمل واحداً منهما كاحتياطى للآخر في حالة قطع أى من حبال المخطافين وهذا يجب مراعاته دائماً في مثل هذه الظروف.

عرض عليّ بشرى أن نتناول العشاء ولكنى كنت مجهداً جداً فرفضت ذلك ونمت في أحد جانبى القارب وتركت الجانب الآخر لبشرى ولهمام كما وضعت بطانية تحت رأسى وإستخدمتها كوسادة وأكتفيت بالبالطو الكبير الفرو الذى كنت ألبسه ورحت في سبات عميق ولكنى أستيقظت بعد فترة وقد شعرت بقشعريرة شديدة تسرى في جسمى فاستخدمت البطانية كغطاء ووضعت حزام نجاة من الفللين تحت رأسى كوسادة ونمت على خشب المركب الذى شعرت به وكأنه فراش وثير.

أن تعب البحر يجعل الإنسان ينام على الصخر لو أتيح له ذلك كما أن اهتزاز المركب المتعاقب يجلب النوم مهما كان فراشه غير مريح. وراح كل من همام وبشرى في نوم عميق إلى الصباح.

العودة من مرسى رأس الحكمة إلى الاسكندرية بالسيارة

الأثنين ٦ سبتمبر :

أستيقظت مع أنبلاج الفجر فوجدت أننا رسونا أمام الواحة الصغيرة المجاورة لمكان المرسى وهذه الواحة عبارة عن خزان كبير من المياه قامت ببنائه القوات البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية وسط مجموعة من النخيل. أما الشبح الأسود الذى كان يبدو ليلاً في مؤخرة القارب وكنا نظنه السقالة فكان شريطاً من الصخور السوداء المدببة الأطراف والتى أحمد الله على أننا لم نحاول الاقتراب منها ليلاً لنرسو عليها وألا لتحطم قاربنا في هذه الزوبعة أرباً.

هدأ البحر كثيراً عن الليلة البارحة ولكن الريح مازالت سرعتها مرتفعة. ولقد فكرت كثيراً في استئناف السفر صباح ذلك اليوم ولكن وجدت أننا تركنا الخريطة والبوصلة في المركب "برنيس". فرأيت أن أنسب حل هو أن أعود بطريق البر إلى الاسكندرية لأن ما كان يشغل بالى في تلك اللحظة هو شعور القلق الذى سوف يشعر به الزملاء الذين تركناهم في المركب "برنيس" إذا لم يجدونا في الصباح وكنت أخشى ما أخشاه أن تبلغ "برنيس" ذلك النبأ إلى الكاسحة "كردفان" التى سوف تبلغه بدورها إلى رئاسة السلاح البحرى وقد يثير ذلك موجة من القلق على مصيرنا.

أنتظرت حتى أشرقت الشمس وأيقظت كلاً من بشرى وهمام وسألتهما عن مكان رسونا بالنسبة للمرسى فعرفاه ودهشا أننا كنا راسين بمثل هذا القرب من الميناء.

أنتقلنا "بلبل" إلى الميناء وهناك رسونا على السقالة وأخذنا في إخراج كافة المعدات والملابس والفراش الموجودة داخل القارب "بلبل" وكان كله قد أبتل بماء البحر من شدة الرذاذ الذى كان يتسرب إلى داخل القارب وشرعنا في رفع المياه من قاع القارب الذى أمتلاء به. ثم قمت وطلبت من كلاً من همام وبشرى أن يصليا شكراً لله على نجاتنا من هذه العاصفة وتوضأت وصليت بهمام صلاة جماعة كما جلس بشرى قرفصاء بعيداً عنا يصلى منفرداً. أن حياة البحار تجعله يلمس بطريقة عملية حاجة الإنسان لرعاية ربه وحمايته ولا أظن أن هناك أحوالاً كثيرة تتمثل فيها هذه الحاجة أكثر من ملاح سفينة صغيرة في بحر هائج متلاطم الأمواج.

أن أقل عطب في القارب أثناء العاصفة قد يطيح به وكذلك أى عيب بسيط في الدفة أو الأسلاك الصلب (السراسى) التى تثبت الصارى في جوانب القارب أو كسر بإحدى بكرات حبال تشغيل الصارى وكل هذه الأمور محتملة جداً في عرض البحر. ولذا يجب على الكشاف البحرى ألا يترك أمر إصلاح قاربه والعناية به للظروف بل يجب أن يقدر تماماً أن حياته في عرض البحر وحياة زملاؤه تتوقف على هذا القارب فيجب بذل أكبر قسط من الاهتمام بصيانته وإصلاحه وجعله دائماً في أحسن حالات الصلاحية للملاحة.

وفجأة حضر في هذه اللحظة اليوزباشى أحمد راشد الذى كنا نعتبره في النهاية ملاكنا الحارس فهو يظهر دائماً عند الأزمات ليقدم لنا خير الخدمات في أنسب الأوقات التى نحتاج إليها فقدم لنا كل المساعدات من ناحية الحصول على تموينتا من الماء والزاد.

وكان علينا أن نفاضل بين أحد أمرين أما أن نستأنف السير بالقارب منفردين إلى الاسكندرية وكان البحر لم تخف حدة هياجه بعد وأما أن أعود أنا بمفردى عن طريق البر إلى الاسكندرية لأطمئن طاقم "برنيس" أولاً على سلامتنا ثم أطمئن أنا على سلامة الجميع ونرتب خطة العودة في هدوء وبنظام ولقد أخترت الحل الأخير.

أن الساحل المصرى بين الاسكندرية ومرسى مطروح ساحل مكشوف أى لا يوجد فيه أى مرفأ أو مرسى يلجأ إليها الإنسان وقت العاصفة وخصوصاً ذلك الجزء بين الاسكندرية وسيدى عبد الرحمن والذى يسمى على الخريطة بخليج العرب فعلاوة على عدم وجود أى ملجأ فيه فإنه يحوى الكثير من الشعب الصخرية التى يحتمل أن يصطدم بها المركب أثناء السير وقد تؤدى هذه الحوادث في الكثير من الأحيان إلى كسرها وغرقها.

لذلك قررت أن أعود في ذلك اليوم إلى الاسكندرية وكنت أعلم أن الأستاذ مصطفى مقبل سيعود في ذلك اليوم بسيارته الخاصة من مرسى مطروح فرأيت أن أتصل به تليفونياً من رأس الحكمة وفعلاً تم ذلك وطلبت إليه أن يمر في طريق العودة برأس الحكمة كما طلبت إليه أن يحضر معه بعض الأكل والفاكهة من مرسى مطروح لكل من همام نظمى وبشرى كامل بطرس لأن زادنا كاد يقارب نهايته علاوة على أن الأكل المحفوظ تعافه النفس بعد تناوله لمدة طويلة.

كما أتصلت في نفس الوقت بمحافظ الصحراء الغربية وأخبرته بعودتى بالقارب "بلبل" إلى رأس الحكمة وكان ذلك الاحتياط ضرورياً خوفاً من أن تتصل المركب "برنيس" بالكاسحة "كردفان" وتخبرها بأمر فقدنا فتتصل الكاسحة بدورها باللاسلكى برئاسة السلاح وقد يشيع الخبر لأن الأنباء المحزنة تنتشر دائماً بسرعة البرق فقدرت أنه في حالة حدوث ذلك فسوف يتصل السلاح البحرى أولاً بمحافظة الصحراء الغربية.

وجلسنا ننتظر حضور الأستاذ مقبل على أحر من الجمر وفي هذه الفترة أخذنا نتسلى بنموذج القارب الصغير الذى أشتراه المستر (بيرس) الأمريكى خبير النقطة الرابعة لأبنه ونعده للملاحة وحضر الخبير وأولاده وأخذوا يعملون معنا في ذلك.

رحلة العودة إلى الاسكندرية

وأخيراً في الساعة الواحدة حضر الأستاذ مصطفى مقبل ولكن سيارته كانت مزدحمة بمختلف ألوان الهدايا والتذكارات السياحية الذى أحضرها معه من مرسى مطروح فلم يبق فيها سوى ركن صغير ضيق جداً جلست عليه القرفصاء لأن أريكة السيارة كانت ملأى بالبطيخ الفاخر الذى أحضره معه من مرسى مطروح. وأحضر الأستاذ مقبل معه أكل وفاكهة التى سلمها لهمام وبشرى وبعد أن زودتهم بالتعليمات اللازمة بدأت رحلة العودة إلى الاسكندرية بالسيارة.

وبعد فترة شعرت بتعب شديد نتيجة لجلستى الغير مريحة بالمرة فأقترحت على الأستاذ مصطفى مقبل أن أتبادل معه قيادة السيارة ليستريح من عنائها قليلاًولكنه فهم غرضى فأجابنى بأن السيارة تحوى الكثير من العيوب الفنية التى لا يعرفها غيره وأن قيادتى لهذه السيارة تعرض حياة جميع الراكبين للخطر فسكت. لأننى كنت أقودها في مطروح وأعلم تمام العلم أن السيارة في حالة جيدة جداً.

وقفنا في الطريق حوالى الساعة الواحدة والصنف وتناولنا طعام الغداء وكان فخماً للغاية حيث كان مكون من أرز بالصلصة ومحشى بعصافير النيل (نوع من الطيور يحضر مهاجراً في شهر سبتمبر من كل عام) وغير ذلك من ألوان الطعام الشهية وكان قد أعده الأستاذ اسكندر صاحب لوكاندة كيلوباترا في مرسى مطروح وكان الأكل وفيراً جداً

لدرجة أننا استغنينا عن جزء كبير منه زاد عن حاجتنا وفي هذه اللحظة تذكرت بشرى وهمام اللذين تركتهما بالزورق "بلبل" في رأس الحكمة وقد مضت مدة وهم يأكلون من الأكل المحفوظ الذى عافته نفوسهم فشعرت بخجل عظيم ولمت زوجتى أنها لم تخبرنى بأن لديهم مثل هذا الأكل الشهى بوفرة لكى أعطى الكشافين الذين تركناهم في رأس الحكمة جزء منه فقد كانا يحلمان بأكلة نظيفة وطازجة ولكن ما العمل في حياة الكشاف التى تقضى ظروفها عليه بشىء من القسوة وقد يكون ذلك من المستحب في بدء حياتهم العملية ليذوقوا مر الحياة فيقدروا حلوها فيما بعد.

وفي فترة الغداء مر بنا أحد أصدقاؤنا وهو الأستاذ كمال نخله أحد وجهاء الصعيد الذين أخذت حكومة الثورة جانب من أرضهم في الأصلاح الزراعي ويقدر هذا الجانب بما يقرب من ألف فدان. وقد قصد مرسى مطروح على مضض لأنه يكره بشدة عيشة التقشف ولا يرى في مرسى مطروح سوى أنها مكان صحراوى ممل لا يجد فيه الإنسان أى نوع من متع الحياة. ولقد علمت فيما بعد أن مرسى مطروح قد تمكنت بفعل سحرها من تغيير رأى الأستاذ كمال نخلة فيها ولقد دهشت عندما علمت فيما بعد أنه ينوى أن يقضى جزءاً من الصيف كل عام فيها.

عدنا إلى الاسكندرية وقبل وصول مدخلها وقفنا بإحدى حدائق التين وطلبنا كمية من التين فأعطونا ما طلبناه ولكن رفضوا تناول أى نقود منا لأنهم لديهم حفل عرس تلك الليلة. وسمع ابن صاحب الحديقة الأستاذ مصطفى مقبل ينادينى بحسن فأصر أن ينادينى هو الآخر (بعم حسن) وفي النهاية بعد أن أكلنا ما طاب لنا رأى الأستاذ مصطفى مقبل أن يشكرهم ويعرفهم بشخصياتنا فقال لهم مشيراً إلىّ "حضرته يبقى اللواء حسن رجب وكيل وزارة الحربية" فسر لذلك ابن صاحب الحديقة وقال تشرفنا ياعم حسن.

أستأنفنا طريقنا إلى الاسكندرية وبالقرب من المكس شاهدنا اليخت "برنيس" الذى لا يمكن لنا الآن أن نخطئه ولو من مسافة بعيدة وكان اليخت يمر ببوغاز ميناء الاسكندرية ولكنى شاهدت اليخت منفرداً وحاولت عبثاً أن ألمح بجواره أو حتى بعيداً عنه القاربين "سمير" أو "الكشاف" ولكن لم أعثر لهما على أثر وهنا شعرت بإحساس خفى بأن حادث قد ألم بأحداهما أو بكليهما فأنقبض صدرى وزاد أنقباضه أن البحر مازال على شدة هياجه. فطلبت من الأستاذ مصطفى مقبل أن يسرع بنا إلى الميناء ففعل ذلك واتجهنا رأساً إلى رصيف المحروسة وكانت "برنيس" بالكاد قد وصلت إليه وشرعت

في الوقوف على مرساها وما كاد الكشافون ومعهم الكابتن ياقوت يشاهدونى حتى صاحوا جميعاً صيحة فرح عظيمة لأنهم كما علمت فيما بعد كانوا جميعاً في شدة القلق على مصيرنا طوال ذلك اليوم وليلة البارحة بعد أن فقدوا أثرنا تماماً. وكان أول سؤال سالته لهم أين "سمير" فلم يردوا عليّ ولكن الكابتن ياقوت قال لى بالانجليزية (At the bottom of the sea) فسألته بلهفه وطاقمه فطمأننى أنهم جميعاً بخير. ففرحت جداً لذلك ولم أهتم كثيراً بفقد القارب "سمير". أما السؤال الثانى فهو عن الكوتر "كشاف" فأخبرنى الكابتن ياقوت بأنهم قد فقدوا كل أثر له منذ اللحظة التى غادروهم فيها قبل حادث "سمير". وهنا شعرت بإنزعاج شديد وأسرعت إلى تليفون المحروسة أكلم نادى الموانى والمنائر فرد الصول رزق الذى سالته عن الكوتر "كشاف" فأجاب بأنه لم يصل بعد. والواقع أنى قدرت أن "الكشاف" بالسرعة التى كان يسير بها قبل الحادث لا بد أن يكون قد قطع المسافة بين رأس الحكمة وميناء الاسكندرية في أقل من عشرون ساعة أى يكونوا قد وصلوا قبل ذلك الميعاد بأربع ساعات.

وهنا بدأت تنتابنى الهواجس والأفكار عن "الكشاف" وطاقمه. وودت لو لم يسرعوا في العودة بمفردهم وأن يسيروا برفقة "برنيس". والواقع أنها غلطة كبيرة سبق كثيراً أن نبهت إليها وهو أن في حالة السير الليلى لا بد وأن تسير جميع القوارب بسرعة واحدة وأن يتأكدوا من السير متقاربين من بعضهم البعض بقدر ما تسمح بذلك أحوال البحر. وهى مسألة جوهرية يجب على الكشافين البحريين أن يراعوها حفاظاً على أمنهم.

جلست بعد ذلك لأسمع من الكابتن حسين زاهر ياقوت بالقصة كاملة لما حدث للزورق "سمير" والتى أنتهت بغرقه. فأخبرنى الكابتن ياقوت بأنهم بعد قيامهم من رأس الحكمة في الساعة السادسة من مساء يوم الأحد ٥ سبتمبر لاحظوا أن الزورق "سمير" يسير ببطء فاستقر الرأى على سحب "سمير" خلف "برنيس" وفعلاً تم ألقاء حبل من مؤخرة "برنيس" ثم ربطه في مقدمة "سمير" وهنا يضيف الكابتن حسين ياقوت وما كدنا نقطر "سمير" لفترة وجيزة حتى سمعنا صوت إستغاثة في الظلام. ولما سلطنا الأنوار الكاشفة على سطح الماء لم نجد "سمير" ولكن شاهدنا طاقمه يسبح في الماء فعرفنا أن القارب "سمير" قد غرق وأتضح لنا أن السبب في ذلك أنه تم سحبه خلف "برنيس" دون أن يقوم طاقم "سمير" بإنزال الشراع مما جعل القارب معرضاً لمحصلتى شد "برنيس" له من ناحية ودفع الريح لشراعه في إتجاه هبوب الريح من ناحية أخرى.

ولكن يبدو أن قوة الريح للشراع مع بقاء القارب "سمير" مشدوداً خلف "برنيس" قد أدى إلى فقدان القارب "سمير" لحرية المناورة. ولقد ضاعف من خطورة هذا الوضع المتردى أن طاقم "سمير" لم يقم برفع لوح (سكينة) القارب قبل سحبه وبذا أصبح من العسير أن يتجاوب أى يتحرك القارب جانبياً مع الريح والذى حال دون ذلك مقاومة سكينته في الماء فأخذ يميل على جانبيه ميلاً شديداً ولم يتمكن طاقم "سمير" من إعادة توازنه واستعداله مما أدى إلى إندفاع الماء بسرعة إلى داخل القارب الذى أخذ يغوص في البحر ويضيف الكابتن ياقوت فيقول وعندما رأيت أن القارب "سمير" وهو يغوص يقترب بسرعة من مؤخرة "برنيس" وأن هناك إحتمال كبير في أن يلتف الحبل المربوط به حول ريشة رفاص "برنيس" مما يؤدى إلى تعطب الرفاص وتوقفه عن العمل لذا رأيت ضرورة فصل الحبل الذى يربط بين مؤخرة "برنيس" ومقدمة "سمير" بأسرع ما يمكن وكسباً للوقت قمت فوراً باستخدام إحدى بلطات الطوارىء المثبتة داخل دولاب في مؤخرة "برنيس" وبها تم قطع ذلك الحبل وبذا اختفى "سمير" تماماً في قاع البحر. ويستأنف القبطان حسين زاهر ياقوت فيقول:

وشرعنا في البحث عن كشافى طاقم "سمير" الذين ظلوا لفترة من الوقت مبعثرين في الماء يصارعون الأمواج وسط الظلام الحالك. وبفضل الأضواء التى سلطها المصباح الكهربائى "لبرنيس" تم إنقاذ طاقم "سمير" الواحد تلو الآخر. ثم واصلنا السفر إلى الاسكندرية وأنا في حالة شديدة من القلق على مصير القارب "بلبل" بقيادتك ومصير القارب "كشاف" والذى كان يسير منذ القيام من مرسى مطروح بمعدل أسرع من "برنيس" وإلى هنا أنتهى حديثى مع الكابتن حسين زاهر ياقوت.

قمت بعد ذلك أشرف على إخراج الأمتعة التى تركتها في المركب "برنيس" قبل قيامنا من مرسى مطروح ونزلت إلى قاع "برنيس" لهذا الغرض.

وفجأة سمعت صياح وهتاف على سطح المركب "برنيس" فأسرعت إلى أعلى لأفاجأ "بالكشاف" يمر أمامنا متجهاً إلى مقره بنادى الموانى والمنائر فلم أتمالك نفسى من الهتاف بشدة عليهم وكانت رؤية "الكشاف" في هذه اللحظة تعد أسعد منظر شاهدته هذا العام ولم يبعث في نفسى أشياء كثيرة من الفرح إلى قلبى بقدر رؤية "الكشاف" وطاقمه عائدين سالمين من الزوبعة الشديدة خارج الميناء والتى كنت اعتقد أنهم فقدوا فيها.

أخذنا بعد ذلك في إخراج معداتنا وأدواتنا من اليخت "برنيس" وأن الإنسان ليدهش لكمية الأدوات التى أخذناها برفقتنا ولا يكاد يتصورها ألا في لحظة إخراج هذه الأدوات

من المركب أثناء التفريغ لأن التحميل يتم في العادة على دفعات بسيطة لا يشعر بحجمها الإنسان.

وأحضر لنا الكابتن حسين ياقوت سيارتين نقلنا فيهما متاعنا وتركنا أحمد مصطفى ليبقى مع باقى أمتعتنا التى تركناها في المركب "برنيس" ولأنه كان يشعر في تلك الليلة ببعض التعب ولعل ذلك نتيجة الصدمة التى تلقاها بنبأ غرق "سمير".

عدت مع جميع كشافى مصر إلى منزلنا بالرمل أما كشافوا الاسكندرية فلقد ذهبوا إلى منازلهم وتطوع نور الدين محمد عبد العليم للذهاب معنا. وبعد أن تشاورنا في أمر إحضار "بلبل" من رأس الحكمة والبحث عن "سمير" قررنا العودة في الساعة الثالثة من صباح اليوم التالى إلى الصحراء الغربية للبحث عن "سمير" وأحضرنا مجموعة الخرائط وكان الكابتن ياقوت قد أعارنا خريطة علمنا عليها مكان غرق الزورق "سمير" وهو يبعد شرق رأس الحكمة بحوالى ٢٠ كم كما يبعد عن الساحل بنفس المقدار تقريباً. وحسبنا سرعة الرياح والتيارات البحرية ودفع الأمواج مقدرين أنه إذا لم يغرق "سمير" تماماً فقد تكون الأمواج دفعته إلى الساحل في المنطقة بين رأس أبو جراب ورأس الفرقان.

لذا قررنا أن نتجه إلى رأس أبو جراب مباشرة في صباح اليوم التالى وأعددنا العدة لذلك من أكل ومعدات معسكر.. ألخ. كما ذهبنا إلى منزل أخى السيد رجب وأحضرت قارباً من المطاط وكان الكابتن علاء الدين محرم قد أودعه هناك وأحضرنا حمالات وضعناها على سقف السيارة وربطنا متاعنا وكافة معداتنا على سقف السيارة.

القيام بالسيارة من الاسكندرية للبحث عن القارب سمير شرق رأس الحكمة

الثلاثاء ٧ سبتمبر :

قمنا في الساعة الثالثة صباح ذلك اليوم ولم يستغرق تحركنا وقتاً طويلاً فأستكملنا تموينا من البنزين والعيش الطازج وبدأنا نتحرك عائدين بسيارتى إلى الصحراء الغربية وأشرقت الشمس علينا في منطقة العلمين التى نزلنا نبحث فيها عما يصلح لأفراغ الماء من "سمير" في حالة العثور عليه. فأخذنا في جمع صفائح البنزين القديمة وبعض الأوعية

والأوانى من مخلفات الحرب العالمية الثانية وكان الصداء قد أتلفها تماماً ولكن مازال بها بقية تصلح. كما أتضح لنا أن إحدى الخيمتين الصغيرتين التى أحضرناهما معنا كانت بدون أوتاد فأخذنا نجد في البحث عن بقايا أخشاب أو أغصان تصلح لهذا الغرض. وأكتشفنا أن الزوايا الحديدية الصغيرة تصلح لذلك وكانت مبعثرة على جانبى الطريق الرئيسى (الاسكندرية - مرسى مطروح) ولكن يقتضى الأمر قبل الاقتراب من أى منها التأكد أنها ليست داخل حقل ألغام. وكانت عملية نزع هذه الزوايا الحديدية من أشق وأصعب ما يمكن. فلقد مضى عليها قرابة الخمسة عشرة عاماً في مكانها كما أنها مغروزة في منطقة حجرية يصعب إخراجها منها وألا لكان العربان قد أخرجوها من أمد بعيد للإستفادة منها أو بيعها. وكان أغلب ما نستخرجه من الأرض يخرج مكسوراً وقد ترك بقيته داخل الأرض.

ولا شك أن هذه المنطقة أصبحت تاريخية وتحتوى على الكثير من الأسرار التى لم تذع بعد عن معركة العلمين التاريخية التى وقعت هناك. وكانت قد أتيحت لى فرصة زيارة منطقة العلمين بعد الموقعة ببضع أشهر عندما كنت طالباً بكلية أركان الحرب ولقد كان منظرها بشعاً جداً وكانت معالم الموقعة ظاهرة في كل مكان كما أن الكثير من جثث القتلى لازال باقى بالأماكن التى أسلمت روحها فيها. والآن قد نظفت الأرض تماماً ورقدت جثث القتلى في مقرها الأخير في المقابر التى أقيمت في هذه المنطقة بواسطة الدول التى أشتركت في المعارك التى دارت رحاها هناك.

تناولنا هناك لقمة خفيفة وأستأنفنا السير إلى نقطة على الطريق العام تقابل رأس أبو جراب التى تبعد عن الطريق العام بمسافة ثلاثة كيلومترات تقريباً ولقد اضطررنا لكى نصلها أن نسير في الأراضى الصحراوية وهى عملية تستدعى الكثير من اليقظة والحذر لأن جميع هذه المناطق كانت في وقت من الأوقات موضع حقول ألغام. كما أن السيارة التى نركبها وهى من النوع العادى لا تصلح للسير في الصحراء. وقد تغرز في رمال إحدى البقع الرملية وكنت مطمئناً إلى أنه يمكننا دفع سيارتنا في هذه الحالة لخفة وزنها.

وأخيراً وصلنا إلى نقطة مرتفعة تطل على البحر من جرف عال لا يمكن أن نتقدم بعده فقررنا أن نترك السيارة في حراسة عزت وهو أمر هام ألا نترك شيئاً في أى وقت بدون حراسة وأن نتقدم نحن الأربعة: نجاد ونور وسالم نحو الغرب في إتجاه مرسى القط. وأخذنا معنا الخريطة ومنظار مكبر.

اجتزنا منطقة حقل تين وتوجهنا إلى الشاطىء مباشرة فراعنا شكل الصخور التى يحويها وتكسر الأمواج عليها فهالنا ذلك المنظر المرعب لأن "سمير" لو وصل فعلاً إلى هذه المنطقة فيمكن أن نعتبره في حكم المفقود إذ لا تمضى عليه أكثر من ساعة فوق هذه الصخور المدبية ليتحول بفعل الأمواج إلى أرباً صغيرة من الأخشاب كما أننا حتى في أحسن الظروف لو عثرنا عليه خارج نطاق الصخور فمن الصعب جداً الاقتراب منه لأن الصخور تمتد كثيراً داخل البحر ومازال الموج عالياً.

مشينا ونحن في يأس تام من العثور عليه ولكن ما كدنا نسير قليلاً حتى عثرنا على قطعة خشبية صغيرة من يد دفة "سمير" فقوى ذلك الحادث من أملنا في العثور عليه وشجعنا على المضى في البحث. والساحل في هذه المنطقة غريب جداً فيشاهد عليه الإنسان كميات كبيرة من بقايا زيوت وشحومات المراكب التى تحولت بفعل ماء البحر إلى كرات سوداء مختلفة الأحجام يصل بعضها إلى حجم قبضة اليد والبعض الآخر أصغر من ذلك بكثير. كما شاهدنا كميات كبيرة من الأخشاب التى تسقط من المراكب فهذا إطار صور محطم وتلك قطعة خشب من سلم وهكذا ولا أدرى لما لا يهتم الأعراب بجمع هذه الأشياء فيستفيدوا بها كوقود أو عمل لوازمهم المنزلية كما شاهدنا كميات كبيرة من الفل الذى يسقط من مراكب صيد الأسماك والأسفنج الذى يذخر به ساحل تلك المنطقة كما يشاهد الإنسان كميات كبيرة من الحجر الخفاف وقشور الأسماك التى تستخدم في أعمال جلاء المعادن وكذا الكثير من الأسفنج الذى يلفظه البحر إلى الشاطىء.

أستأنفنا سيرنا إلى أن عثرنا على أحد الصيادين الأعراب وقد قام بعمل ما يسمى (لبدة) وهى عبارة عن مكان يختفى داخله الصياد فلا يراه الطير وعندما يقترب الطير منه يطلق الصياد عليه نيرانه فيصيب منه نصيبه. ولقد عثرنا بجوار الأعرابى على إحدى الأخشاب التى أعدها أحمد مصطفى لتحمل السرير المعد داخل تندة القارب "سمير". وبعد قليل عثرنا على خشبة أخرى من نفس النوع ثم على قطعة خشب كبيرة من أرضية القارب. ولقد أستنتجنا من كل ذلك أن تقديرنا للمكان الذى يحتمل أن يظهر فيه "سمير" صحيح ولو أنه غرق في نقطة داخل البحر تبعد حوالى ٢٠ كم إلى شمال غرب المنطقة التى نبحث فيها.

وكنا بين حين وآخر نصعد إلى مكان مرتفع فننظر بالمنظار إلى عرض البحر محاولين أن نعثر على أى أثر. وأخيرا أستولى علىّ التعب فطلبت من باقى الكشافين أن يستأنفوا

سيرهم غرباً لمسافة كيلومتراً أو أثنين وأنتظرتهم في مكان ظليل على الرمال غفوت فيه قليلاً من شدة التعب والمجهود الجسماني.

وبعد فترة عادوا ولم يعثروا على أى أثر "لسمير" خلاف ما وجدناه فقررنا أن نعود إلى سيارتنا وأن نتناول الغذاء ثم نسير مسافة متساوية إلى الشرق. وبدأنا طريق العودة وكان التعب قد فرض على كل منا ضريبة قاسية.

وفي طريق العودة قابلنا بعض الأعراب فسألونا من أى جنسية فأجبناهم بأننا مصريون ولكن الشك كان يخامرهم في ذلك ويظنون أننا من اليونانيين صيادى الأسفنج. ولقد علمت فيما بعد من اليوزباشى أحمد راشد أنه قبل إنشاء الخط الحديدى الذى يجتاز الصحراء الغربية إلى السلوم كان أخواننا اليونانيين يحتكرون التجارة مع أعراب الصحراء الغربية فيحضرون بمراكبهم ويستبدلون شعير الأعراب وهو المحصول الرئيسى في هذه الأنحناء بما يقدمون لهم من بضائع أخرى يحتاجها العرب كالشاى والسكر والأقمشة وغير ذلك من الحاجيات.

وغنى عن القول أن مكاسبهم من هذه التجارة كانت مضاعفة وسألناهم إذا كانوا قد عثروا على أى أثر لمركبتنا فأجابوا بالنفى.



صورة رقم (٦٠)
العودة بالسيارة للبحث عن الزورق الغريق "سمير"
من اليمين عزت مصطفى - نجاد صلاح الدين - حسن رجب - نور الدين عبد العليم



صورة رقم (٦١)
حسن رجب يحاول البحث عن القارب "سمير" بمنظار مكبر في عرض البحر يجاوره سالم وهبى ونور عبد العليم



صورة رقم (٦٢)
سالم وهبى يحمل كل ما تمكنا من العثور عليه من بقايا المركب "سمير" وقد جرفتها أمواج البحر إلى الشاطىء

فطلبنا منهم في حالة عثورهم على القارب "سمير" أو على قطعة منه أن يقوموا بإبلاغ الأمر إلى محافظة الصحراء الغربية. وطلبنا منهم ماء للشرب فقادونا إلى بئر يقول صاحب الأرض أنه قام بفتحها منذ أربع سنوات والماء فيها على عمق ١٥ متراً وأن الإنسان ليدهش أن يشرب من مكان بهذا القرب من ساحل البحر ماء بهذه العذوبة والنظافة والواقع أن الماء الذى شربناه من هذه البئر لا يمكن تمييزه عن ماء النيل بعكس ماء باقى آبار الصحراء الغربية الذى يلمس الإنسان فيه شيء من الملوحة مهما كان ضئيلاً.

أستأنفنا سيرنا إلى السيارة ووصلنا إليها وكان التعب قد أخذ منا مأخذاً عظيماً فعدلنا عن فكرة إستئناف البحث عن "سمير" في إتجاه الشرق إلى غد وجلسنا حيث تناولنا طعام الغداء وكان من العلب المحفوظة. وكانت الساعة قد قاربت الثانية بعد الظهر. فأستأنفنا رحلتنا بالسيارة إلى رأس الحكمة.

وفي بوابة رأس الحكمة قابلنا المسيو شوربتجيان مندوب النقطة الرابعة الذى رحب بنا وذهبنا إلى الكابينة حيث قابلنا بشرى وهمام ولم يكونا يتوقعا مجيء كل هذا الجمع معنا. وشرعنا فوراً في إعداد "بلبل" للرحيل في حالة تحسن حال الريح في الغد وكانت الريح مازالت تهب عالياً.

عقدنا إجتماعاً قررنا فيه أن تتم العودة بالقارب "بلبل" من رأس الحكمة إلى الاسكندرية على مرحلتين تستغرق كل مرحلة منهما يوماً كاملاً. المرحلة الأولى من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن والمبيت هناك في القارب على الشاطيء وتبدأ المرحلة الثانية من سيدى عبد الرحمن إلى ميناء الاسكندرية.

بدأنا في ترتيب الأطقم التى ستتناوب الملاحة في "بلبل" فقررنا أن يكون في اليوم الأول حسن رجب – عزت – نور الدين عبد العليم ولقد أكبرت في الأخير قبول تطوعه السفر ملاحة بالرغم من الحادث الذى ألم به منذ يومين حيث أنه كان أحد أفراد طاقم الزورق "سمير" الذى غرق ليلة ٥ سبتمبر مساء أثناء سحبه خلف المركب "برنيس". خصوصاً وأننا سوف نرحل هذه المرة منفردين في جو عاصف لا رفيق لنا.

كما قررنا في اليوم الثانى أن يتكون طاقم الزورق "بلبل" من سيدى عبد الرحمن إلى ميناء الاسكندرية من حسن رجب – سالم – بشرى. ولكن بشرى كان لازال يشكو من قدمه وقبل نور الدين عبد العليم أن يسافر بدلاً منه وأن يستمر في العمل في اليوم

الثانى أيضاً فزاد قبوله هذا التطوع من تقديرى لشجاعته.

وتم الاتفاق على أنه في حالة تحسن الجو وقيام الزورق "بلبل" من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن فيذهب الباقون بسيارتى إلى رأس أبو جراب حيث يستأنفون بحثهم عن بقايا القارب "سمير" شرقاً. ثم يستأنفون السير إلى الضبعة حيث نصل تجاهها بالقارب "بلبل" بين الساعة العاشرة والساعة الواحدة بعد الظهر. ثم ينتظروننا لدى سيدى عبد الرحمن بين الساعة الثالثة والرابعة بعد الظهر ويقوموا برفع علم الكشافة على أعلى نقطة في رأس أبو حبيصة وأن يرتبوا هناك دليل ليرشدنا إلى مدخل المرسى الصغير لأن المكان تسده صخور كثيرة من المدخل الشرقى.

وفي عصر ذلك اليوم قابلنا المستر بيرس خبير النقطة الرابعة مع زوجته وأولاده ولقد أخبرتنا زوجته بأنها معجبة جداً من تصرف بشرى وهمام وطاعتهم للأوامر فلقد طلبوا إليهما أن يحضرا ليتناولوا الغذاء وأن يبيتوا معهم في الاستراحة ولكنهم أعتذروا بأن الأوامر لديهم أن يبقيا لحراسة قاربهم. كما سالتنى إذا كان من الممكن أن ينضم أبناها للكشافة البحرية في القاهرة فأجبتها بكل سرور فالكشافة لخدمة جميع الشباب ولا تعرف تعصباً.

وأخبرنى همام بأنه قضى يومه مع بشرى يحاولان الملاحة بالقارب الصغير "بمبى" الخاص بأولاد المستر بيرس خبير النقطة الرابعة في رأس الحكمة ولكن الملاحة به كانت صعبة لصغر حجمه ولقد حاولا وضع (صابورة) فيه ليزداد ثباتاً ولكن لم يجد ذلك كثيراً. وبعد أن جربه همام ودخل به كثيراً في البحر ولما أراد العودة ضد الريح مال القارب على جانبيه وأمتلائه بالمياه فسحبه همام إلى الشاطىء.

ولقد فكرنا بعد ذلك فيما يمكن عمله بالقارب "بمبى" وأقترح بعض الكشافين أن نضعه في مدخل حارس ليكون دعاية للكشافة البحرية وأن نضع بجواره تمثالاً لكشاف بحرياً يشير بأصبعه إلى المارين ويكتب عليه: (الكشافة البحرية تطلبك أنت) وكان ذلك اقتراح سابق للقائم مقام حسين مصطفى مدير رعاية الشباب عندما قابلته في رأس البر.

وبتنا تلك الليلة مبكرين وكنت متعباً جداً لشدة المجهود البدنى الذى قمت به البارحة وقيامنا مبكرين من الاسكندرية.

ولكنى ما كدت استغرق في النوم حتى قرع جرس التليفون بشدة وأخبرنى عامل التليفون بأن مدير مصلحة الموانى والمنائر اللواء بحرى يوسف حماد على التليفون يسأل

عنى ولكنى لم أتمكن من سماعه لبعد الصوت فتولى عامل التليفون توصيل الكلام بين الطرفين وأخبرته بأننى سأبدأ رحلة العودة باكر صباحاً الساعة الثالثة أن شاء الله فطلب إلىّ أن أطمئنهم لدى وصولنا سيدى عبد الرحمن فوعدته بذلك.

القيام "ببلبل" من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن

الأربعاء ٨ سبتمبر :

أستيقظت في الساعة الواحدة بعد منتصف الليل وسمعت الريح تصفر بشدة لدى اصطدامه بجدران المبنى الذى قضينا فيه ليلتنا فتأكدت أن السفر في اليوم التالى متعذر ولقد ساعدنى ذلك أن أنام ملئ جفنى ولقد أبعد هذا اليأس ذلك الشعور الخفى الذى يمنع الإنسان من النوم مستريحاً إذا كان يزمع على القيام بعمل هام في فجر اليوم التالى.

وفي الساعة الثالثة صباحاً أيقظنى نجاد صلاح الدين ولكنى أخبرته بأن الريح عال ولن نسافر في هذا الصباح وعدت ثانياً إلى النوم. وعاد نور الذى كان يبيت تلك الليلة في القارب وأيقظنى من النوم الساعة الرابعة والنصف وأخبرنى بأن كل شيء (ألسطة) أى على استعداد للرحيل فعدت وأخبرته بأن الريح عال ولن نسافر اليوم فعاد إلى قاربه وأستيقظت الساعة الخامسة والنصف صباحاً وكان الريح قد هدأ كثيراً في هذه الفترة مما يسمح لنا بالسفر فأسرعت وأيقظت عزت ونجاد صلاح الدين وكان نور مستيقظاً. وأصدرت التعليمات اللازمة لنجاد صلاح الدين الذى سيقود السيارة إلى رأس أبو جراب ثم إلى الضبعة ثم إلى سيدى عبد الرحمن.

تحركنا الساعة السادسة والنصف صباحاً وخرج لوداعنا اليوزباشى أحمد راشد الذى تمنى لنا سفراً سعيداً. وأخذنا ندعو إلى الله أن يكون قد فارقنا ذلك النحس الذى يحل بكل من يأتى إلى رأس الحكمة وأن تتم رحلتنا بعد ذلك دون أى حادث.

ضبطنا البوصلة على زاوية ١٠٠ درجة تماماً وشرعنا في الرحيل وأخذت الريح تدفع "بلبل" بسرعة وسط الماء الساكن وأخذنا نبتعد عن رأ س الحكمة وبعد نصف ساعة تقريباً بدأنا نترك ذلك الجزء من الماء الذى تحميه رأس الحكمة من الأمواج وشرعنا ندخل في البحر (العالى) فبدأ الموج يعلو تدريجياً وبدأت سرعة القارب تقل قليلاً نتيجة

لاصطدامه بالأمواج رغم دفع الريح له بشدة. وبعد ساعة ثانية أختفت رأس الحكمة خلفنا وأخذ البر يبدو في خط الأفق إلى جنوبنا فأشاع ذلك بعض الطمأنينة في نفسى لأن الملاح مهما بلغت به الثقة من نفسه ومن قاربه فهو يشعر بالوحدة وسط البحر ولكن يخفف من حدتها رؤية البر ولو من بعد كما شعرنا لأول مرة بفراق "سمير" والواقع أن وجود قارب آخر يجاورنا له أثر معنوى كبير لم نكن نشعر به ألا بعد أن فارقنا.

السمك الطائر

وفي طريق العودة صادفتنا أعداد متفرقة من السمك الطائر وهو سمك صغير لا يزيد طوله عن ٣٥ سم ولا يصل طيرانه إلى إرتفاع كبير إذ بالكاد يحوم فوق سطح الماء ويتبع هذا السمك الطائر العائلة السمكية المعروفة باسم (أكزوكيتيدى) (Exocoetidae). ويخرج هذا السمك من جوف البحر ويطير بواسطة زعانفه الجانبية التى تكبر بدرجة كبيرة في هذا السمك لتأخذ شكل أجنحة الطائر وبهذا تسمح له بالطيران (أنظر الصورة رقم ٦٣ في ملزمة الصور الملونة بين صفحتى ٨١,٨٠). وهو يعيش في مياه البحار الدافئة.

والسمك الطائر يحوم أكثر مما يحرك أجنحته في الطيران على نحو ما تفعل الطيور. ولكى يتسنى له ذلك فإنه يكتسب سرعة عالية وهو لازال تحت سطح الماء ويكتسب سرعة أعلى عندما يتخطى سطح الماء حيث أن ذيله يبقى في الماء ويقوم بعمل ذبذبات تعمل على دفع الجسم بسرعة أعلى وعندما يغادر سطح الماء بهذه السرعة الكبيرة فإنه لا يستخدم أجنحته للطيران وإنما لكى يحوم بها. وفي أثناء رحلتنا اصطدم بأشرعة مراكبنا هذا السمك الطائر عدة مرات وفي كل مرة كان يسقط في قاع مراكبنا. على أننا لم نحاول طهيه وأكله للتعرف على مذاقه.

ولقد ذكرنى ذلك برحلتى في المحيط الهادى حيث قطعت ٢٠,٠٠٠ ميلاً بحرياً على ظهر المدرعة بنامينت وهى إحدى قطع الأسطول الأمريكى التى أقلتنا من سان فرانسيسكو إلى بيكينى حيث شاهدنا تجارب القنبلة الذرية عام ١٩٤٦. وكنت مندوب مصر في هذه التجارب.

ولقد كانت رحلة شيقة جداً أتاحت لى فرصة زيارة المحيط الهادى وجزره ولقد عبرت في هذه الرحلة خط الزوال (Meridian Line) وفي عبوره لأول مرة كان من

الشرق إلى الغرب كنا في يوم الثلاثاء قبل العبور وما كدنا نعبره حتى كنا في يوم الأربعاء وفي العودة كان يوم الجمعة وما كدنا نعبره حتى عدنا إلى يوم الخميس. كما عبرنا أيضاً خط الاستواء في طريقنا إلى جزيرة ناورو ولقد كانت هذه الرحلة ممتعة للغاية ولقد كتبت فيها مذكراتي التى آمل أن أنشرها في يوم من الأيام. وفي هذه الرحلة كنا نشاهد السمك الطائر بكثرة.

وصلنا الضبعة الساعة ١٢٠٠ ظهراً ولكنى لم أشاهد أى من الكشافين البحريين وتساءلت مع عزت ونور عن الأسباب التى تكون قد عاقتهم فقال نور أنه يعتقد أن يكونوا قد عثروا على "سمير" وأنشغلوا في عملية إنقاذه وإخراجه إلى البر. أما أنا فكنت أخشى أن يكونوا ضلوا طريقهم إلى رأس أبو جراب ودخلوا إحدى حقول الألغام المنتشرة بكثرة في هذه المنطقة وأصابهم حادث نتيجة لذلك أو قد تكون السيارة قد أصابها تلف نتيجة لسقوطها في إحدى الحفر. أو لاصطدامها بحجر أو... أو... الخ. وكنا بالقرب من الضبعة لدرجة أننا تمكنا من تمييز كل الأغراض الشهيرة ومن بينها خيمة لعلها لرجال المساحة وشاهدنا هناك بعض الأفراد.

أخذت الضبعة تختفى بسرعة خلفنا وهنا شعرنا أن "بلبل" يسير حقيقة بسرعة كبيرة وذلك نتيجة لدفع الريح من أى من جانبيه وهى أحسن حالات السير بالشراع (الكثير يعتقد أن القارب يسير أسرع إذا كان الريح يهب من الخلف وذلك يخالف الحقيقة) وكذلك نتيجة لذلك التيار البحرى الذى يندفع على الساحل الجنوبى للبحر الأبيض المتوسط متجهاً من الغرب إلى الشرق بسرعة متوسطها عقدة واحدة (أى ميل بحرى ونصف في الساعة).

وفي الساعة الثانية كنا نسير فوق شعب أبى طنوم وهى الشعب التى تورطت فيها "برنيس" في صباح اليوم الأول لرحيلنا من الاسكندرية. وكنا مطمئنين لأن قاربنا "بلبل" لا يحتاج إلى غاطس كبير في الماء ولذا فلا نخشى أى خطر من الاصطدام بالصخور. ولكن ما كدنا نسير قليلاً فوقها حتى أشتد الريح قليلاً عن ذى قبل وهنا شاهدنا أمواج كبيرة يبلغ إرتفاعها أربعة أمتار. وقد أخذت تتدرفل أى تتكسر وفي ذلك خطر كبير على قارب في حجم "بلبل" فيكفيه لطمة واحدة من هذه الأمواج لتقلل سرعته تماماً والأخرى تقضى عليه واقفاً في مكانه ولذا أسرعنا خارجين من هذه البقعة المخيفة.

وفي الساعة الثانية والنصف كنا تجاه رأس أبى الجروف وهى التى وقفنا عندها في

فجر اليوم الأول من بدء رحيلنا من الاسكندرية عقب تورط "برنيس" في شعاب طنوم إلى أن بزغت شمس الصباح.

وفي الساعة الثالثة بعد الظهر ظهرت مأذنة مسجد سيدى عبد الرحمن بوضوح كما ظهرت أمامنا رأس أبو جبيصة وحاولنا جاهدين أن نرى علماً فوقها فلم نشاهد شيئاً وهنا أخذ القلق يساورنى على مصير نجاد ورفاقه.

وفي الساعة الثالثة والنصف مساءاً دخلنا مرسى جبيصة وهى المنطقة التى بنى عليها فيما بعد فندق سيدى عبد الرحمن وكان هناك بعض الأجانب معسكرين بخيامهم وأدوات معسكرهم ومعهم قارب شراعى صغير.

دخلنا الميناء بسرعة فائقة لأن ماؤها كان ساكناً وحاولنا أن نقترب من البر ما أمكن إلى أن شحطت سكينة "بلبل" في الرمال وهنا أدرت مقدمة القارب ضد الريح وأمرت نور بإلقاء مخطاف ففعل وكان مستعداً لذلك منذ لحظة دخولنا المرسى. كما طلبت إلقاء مخطاف آخر على سبيل الاحتياط فألقاه ورفعناه سكينة "بلبل" بقدر ما سمحت قطع الحديد (الصابورة) التى ربطناها فيها في مرسى مطروح ولكن بالرغم من ذلك وجدت أن السكينة تصطدم في بعض الأحيان بالرمال نتيجة لأرتفاع القارب وإنخفاضه بفعل الأمواج فرأيت إزاء ذلك ضرورة نقل المخطافين من مكانهما إلى آخر مكان أكثر عمقاً "لبلبل" وفعلاً لبست منظار الرؤية تحت الماء وغطست وقمت بعملية نقل المخطافين من أماكنهما.

خرجت إلى البر عائماً وحاملاً ملابسى إلى أعلى حتى لا تثقل بالماء على نحو ما يفعل الفلاحون في الريف المصرى عندما يرغبون في عبور النيل أو إحدى الترع. والسبب في ذلك أننا تركنا القارب المطاط في السيارة على أمل أنهم سوف يقابلوننا وكان من الواجب أخذ القارب المطاط معنا.

وصلت إلى البر ولما لم أجد أثراً لسيارتى التى يقودها نجاد صلاح الدين كما تم الاتفاق معه جلست أستريح قليلاً وفي هذه الأثناء غفوت ونمت ولكن بعد فترة أستيقظت وقد شعرت أن العضلات خلف أذنى اليمنى تؤلمنى ولعل ذلك نتيجة لبرد أصابنى أثناء نقل المخطافين. وفي هذه اللحظة وصل إلى البر عزت ونور عائمين بعد أن جهزا كل شىء في القارب ونزحا المياه التى تجمعت فيه أثناء الرحلة وأحضروا معهما بعض الطعام وكنا جائعين جداً فلم أتناول أى طعام يذكر طوال الرحلة.

وكان العشاء يتكون من معلبات التونة وزيتون وبقايا جبنه وعسل أبيض كحلوى وقد أكلنا كمية كبيرة.

وفي حوالى الساعة السابعة مساء شاهدنا نور سيارتنا قادمة فحمدنا الله على وصولهم وكان القلق قد أستبد بنا. وعلمت من نجاد أنهم وصلوا الضبعة الساعة ١٢,٤٥ ولم يجدوا أى أثر لنا فظنوا أن حادثاً ألم بنا في خليج الكنائس وأنه قد أبلغ اليوزباشى أحمد راشد بذلك فتضايقت جداً لذلك حيث أن هذا الخبر سوف يحدث موجه من الذعر والارتباك من مرسى مطروح إلى الاسكندرية. وسألته عن القارب "سمير" فأجابنى بأنهم لم يعثروا له على أثر وكل ما وجدوه هو إحدى أعلام الاشارة التى كانت فيه وأن محافظة الصحراء الغربية قد أبلغت جميع نقط الحدود بخبر غرق القارب "سمير" وطلبت البحث غنه والافادة عن أى خبر عنه. فطلبت إنزال القارب المطاط والخيام من السيارة وطلبت إلى نجاد التوجه إلى أقرب نقطة تليفون ليتصل باليوزباشى أحمد راشد ويبلغه نبأ العثور علينا وأن كل شيء على ما يرام.

وهنا بدأ ألم أذنى يشتد فنمت داخل الخيمة كما طلبت إلى سالم وهبى ونور الدين عبد العليم أن يناما داخل "بلبل" وأن ميعاد الرحيل سيكون الساعة الثالثة من الصباح الباكر.

وفي الساعة التاسعة مساءاً عاد نجاد وأخبرنى بأنه لم يتمكن من الاتصال بتليفون سيدى عبد الرحمن الذى يغلق مكتبة الساعة السابعة مساءاً وأنه أضطر لذلك أن يتوجه إلى الضبعة على مسافة ٢٥ كيلومتراً وتمكن هناك من الاتصال باليوزباشى أحمد راشد وأبلغه وصولنا سيدى عبد الرحمن بالسلامة فنمت تلك الليلة نوماً عميقاً أما نجاد وبشرى فقد أستخدما الخيمة الثانية كغطاء لأنه لم يكن هناك غطاء لهما.

العودة من سيدى عبد الرحمن إلى الاسكندرية

الخميس ٩ سبتمبر ١٩٥٤:

أستيقظت في الساعة الثالثة صباحاً وكنت أشعر بألم شديد في رقبتى ولكن إنشغالى بترتيبات رحلة العودة ألهانى كثيراً عن الشعور بحدته وأستعرضت مع نجاد صلاح الدين خطة العودة إلى الاسكندرية وكانت تتلخص في الآتى:

أقوم أنا وبرفقتى كل من سالم وهبى ونور الدين عبد العليم بالعودة من سيدى عبد

الرحمن إلى الاسكندرية بالقارب "بلبل" ولقد قدرت أن الرحلة سوف تستغرق حوالى أثنى عشرة ساعة أى نصل إلى ميناء الاسكندرية بين الساعة الرابعة والسادسة مساء. ولكنى أخبرت نجاد بألا ينزعجوا إذا تأخرنا عن ذلك الميعاد فقد يحدث أن الريح تخف شدتها وبذا تتعطل لهذا السبب أو أى أسباب أخرى تصادفنا. أما نجاد صلاح الدين فيعود بسيارتى بطريق البر وبرفقته كل من بشرى كامل وحسن حمزة إلى الاسكندرية وتبلغ المسافة من سيدى عبد الرحمن إليها حوالى ١٠٠ كيلومتراً بطريق البر.

وفي الساعة الثالثة صباحاً أيقظت سالم ونور اللذان أصرا على أن يرافقانى في رحلة البحر فأكبرت فيهما هذه الروح العالية. وبعد قليل كان كل شيء على استعداد. ولما كان القارب "بلبل" يرسو في أقرب نقطة من الشاطىء على بعد ٧٠ متراً تقريباً وكان مربوطاً بمخطافين أحدهما في المقدمة والآخر في المؤخرة فطلبت إلى نور أن يرفع المخطاف الأقرب من الشاطىء أى الملقى في المياه الضحلة أولاً ثم بعد ذلك أن يرفع المخطاف الثانى الملقى في الناحية العميقة. ولكن نور أخبرنى بأنه يفضل عمل العكس ويرفع المخطاف الملقى في العميق أولاً ثم الملقى في المنطقة الضحلة بعد ذلك فأخبرته أن ذلك إجراء غير سليم لأن سكينة المركب "بلبل" لم نتمكن من رفعها لأن خشب صندوقها قد تمدد أثناء الرحلة وأصبح رفعها بالكامل متعذراً وعلى ذلك فإن رفع المخطاف العميق أولاً سوف يترك فرصة للرياح التى تهب في اتجاه الشاطىء أن تدفع القارب "بلبل" ليدور حول محوره إلى اتجاه الشاطىء حيث المياه ضحلة وهذا يعمل على اصطدام سكينة القارب في القاع الصخرى علاوة على أن مناورة القارب تصبح صعبة عند بدء الرحيل به بعد رفع أشرعته فاقتنع بذلك. ولتفادى الصخور المحيطة بالمنطقة التى رسونا فيها كان يتعين علينا أن نغادر المرسى في اتجاه ٦٠ درجة وأن نسير في هذا الاتجاه لمدة نصف ساعة وبعد ذلك نعدل اتجاهنا إلى ٩٠ درجة أى نسير شرقاً وهو اتجاه الاسكندرية. أخذنا نسير على بعد أربعة كيلومترات من الشاطىء. وبعد ساعة تقريباً أخذ الظلام ينقشع وظهر الشاطىء واضحاً. ولم أكن لأتوقع مطلقاً أن هذا الشاطىء سوف يتحول بعد أربعين عاماً إلى مجموعة من القرى السياحية التى تكون مراقياً وميرابيلا وقرية الدبلوماسيين التى قدر لى أن أشترى فيها إحدى الشاليهات وغيرها من القرى السياحية التى أنتشرت على هذا الشاطىء الذى يعتبر من أجمل شواطىء العالم وأنظفها وإن كنت أعتقد أن صفة النظافة هذه لن تدوم طويلاً وذلك للمشاريع الصناعية الكبرى التى قامت بعد ذلك في هذه المنطقة وأهمها مشروع خط أنابيب نقل البترول عبر الصحراء من

السويس كخط تبادلى لنقلها بواسطة المراكب عبر قنال السويس. وبعد أن قطعنا حوالى ٤٠ كيلومتراً بدأت تلوح في الأفق بعض المعالم في الطريق وأولها معبد أوزوريس وكنت أثناء عملى خلال الحرب العالمية الثانية بالصحراء الغربية قد زرته عام ١٩٤١ عندما كنت قائداً لسرية الصيانة التابعة للقوة الخفيفة وهى قوة تتكون من سلاح الفرسان المصرى وملحق به بعض القوات المساعدة. وكانت القوة الخفيفة تعمل بالتعاون مع القوات البريطانية التى كانت تحارب قوات المحور (ألمانيا وأيطاليا) في الصحراء الغربية.

ومعبد أوزوريس مقام على ربوة عالية بالقرب من منطقة برج العرب. وبجانب المعبد أقيم البرج المسمى ببرج أبو صير وهو برج أقيم في العصر البطلمى لهداية القوافل المتجهة غرباً من مصر إلى ليبيا ولا شك أنه استخدم أيضاً كمنار لهداية السفن على نحو ما كانت عليه منارة الاسكندرية القديمة (الفاروس).

بدأت تلوح في الجو الأدخنة المعتمة التى تنبعث من مصنع الأسمنت الذى أنشىء في غرب الاسكندرية فأخذنا نشعر بالاطمئنان لظهور بعض العلامات المميزة للاسكندرية. وفي حوالى الساعة الرابعة والنصف بعد الظهر بدأنا نعبر بوغاز الميناء الغربية وهناك استوقفنا قارب به بعض الجنود المكلفة بحراسة مدخل الميناء. وعندما سألونا من أين نأتى فأخبرتهم من مرسى مطروح وقد دهشوا كثيراً لذلك ولم يصدقوا أن قارباً بهذا الحجم الصغير يمكن أن يبحر منفرداً من مرسى مطروح. وأخيراً عندما أطلعتهم على شخصيتى رحبوا بنا ووصلنا إلى مرسانا بنادى اليخت المصرى (الملكى سابقاً) داخل الميناء حوالى الساعة الخامسة والنصف مساءاً. وهناك خرج أعضاء النادى بأسرهم (وأغلبهم كانوا من الأجانب في ذلك الحين) وهم يتعجبون على ذلك العمل الجرىء الذى قمنا به وهو السفر بحراً إلى مرسى مطروح والعودة وأخذوا يمطرونا بوابل من الأسئلة عن رحلتنا وكم استغرقت من الوقت... الخ. وهناك رحب بنا طاقم "برنيس" الذى كان قد وصل قبل ذلك.

وبهذا أنتهت هذه الرحلة التاريخية التى أصبح يطلق عليها رحلة "بلبل" و "سمير" وكنت أتمنى أن يعقب رحلتنا هذه رحلات أخرى للكشافة البحرية ولكن بكل أسف لم يحدث شىء من ذلك.

ولكن هذه الرحلة حققت دعاية ضخمة للكشافة البحرية. إذ أنه بفضل هذه الدعاية تمكننا من تحقيق الكثير من أهداف الحركة الكشفية في مصر فأقيم المعسكر الكشفى

العربى الثانى في المعسكر الكبير الذى كانت تحتله الكشافة البحرية. وأمكن لهذا المعسكر بما تحتله في منطقة هامة على ساحل البحر في أبى قير أن يحقق للبلاد هدفين هامين.

الأول : وهو إقامة الكلية البحرية. والثانى : هو بناء أول كلية للبحرية التجارية في مصر على جزء من أرض هذا المعسكر. والتى أصبحت بعد ذلك الأكاديمية العربية للنقل البحرى.

الحقيقة حول غرق القارب "سمير" كما عرفتها بعد أربعين عاماً

لم أكن موجوداً عندما حدث غرق القارب "سمير" الساعة العاشرة من مساء يوم الأحد ٥ سبتمبر ١٩٥٤. بل كنت في القارب "بلبل" أحاول اللحاق بالقارب "الكشاف" للعودة به ليسير معنا في القافلة وعندما يئست من ملاحقة القارب "كشاف" الذى سبق القافلة ببضع كيلومترات ورأيت من الخطورة أن أستمر في متابعته بمفردى دون أى أمل في اللحاق به لسرعته العالية فعدت بالقارب "بلبل" إلى رأس الحكمة حيث أن "برنيس" كانت قد ابتعدت كثيراً عن مسارها. وغيرت إتجاه سيرها بأن قامت بالسير في مسار دائرى عجزت عن تفسير أسبابه وقت حدوثه.

ثم علمت بعد العودة إلى الاسكندرية بغرق القارب "سمير". وفي نهاية الرحلة حاولت أن أستقصى حقيقة الأسباب التى أدت إلى غرق القارب "سمير". حيث أن حادث بمثل هذه الأهمية لجدير بتقصى الحقائق التى أدت إلى حدوثه ولكن وصلنى عن هذا الحدث الهام عدة أخبار مختلفة يتعارض بعضها مع البعض الآخر.

وأخيراً وبعد إنقضاء قرابة الأربعون عاماً أتيحت لى فرصة مقابلة القبطان حسين زاهر ياقوت عندما دعانى الزميل محمود صبح إلى فنجان شاى بمنزله برمل الاسكندرية في شهر مايو ١٩٩٤ وهناك علمت بحيقية أمر الظروف التى أدت إلى غرق القارب "سمير" من القبطان زاهر ياقوت الذى رواها لى كما يلى:

بعد مغادرتنا لرأس الحكمة في طريق العودة ليلة الأحد ٥ سبتمبر ١٩٥٤ وإنفصال القارب "الكشاف" متقدماً القافلة رأيت أنه من الأفضل أن نقوم بسحب المركب "سمير" فتم ذلك بأن ألقينا حبلاً من مؤخرة "برنيس" ليربط في مقدمة القارب "سمير" وكان من

الضروري في مثل هذه الحالة أن يقوم طاقم "سمير" بإنزال الشراع وبرفع سكينة القارب. ولكن قلة خبرة طاقم القارب "سمير" بالملاحة البحرية حالت دون إتمام هذه الاجراءات الهامة وبذلك حرموا القارب "سمير" من حرية المناورة إذ إستدعى الأمر إلى تغيير إتجاهه أثناء سحبه لأى سبب من الأسباب. لذا فإنه عندما مال شراع القارب "سمير" على جانبه أثناء سحب "برنيس" له لم يتمكن طاقم "سمير" من إستعداله وتسبب إزدياد ميل القارب "سمير" إلى إندفاع مياه البحر من الجانب المائل وبالتالى إلى إمتلاء القارب بماء البحر وبغرقه.

ولما شعر طاقم "سمير" بذلك قفزوا إلى البحر تاركين "سمير" الذى أخذ يغوص في البحر ومع بقاء "سمير" مربوطاً بالحبل خلف "برنيس" فإنه أخذ أثناء غرقه في الاقتراب من مؤخرة "برنيس" وفي ذلك خطراً كبيراً إذا ماألتف الحبل الذى يربطه حول ريشة رفاص "برنيس" ولذا أصدر القبطان حسين زاهر ياقوت أمراً بالاسراع بقطع الحبل الذى يربط بين مؤخرة "برنيس" ومقدمة "سمير" مستخدماً في ذلك البلطة الموضوعة في صندوق الطوارىء الزجاجى في مؤخرة "برنيس" وفعلاً تم كسر زجاج ذلك الصندوق وإستخراج البلطة منه حيث قام بإستخدامها لقطع هذا الحبل ولقد أدى ذلك إلى غوص القارب "سمير" بأكمله في قاع البحر. بقى بعد ذلك إنقاذ الكشافين الثلاث الذين قفزوا من القارب "سمير" قبل غرقه فأمر القبطان ياقوت بأن تقوم المركب "برنيس" بالسير في مسار دائرى مركزه نقطة غرق "سمير" فثبت "دومان" دفة "برنيس" وجعلها تدور في هذا المسار الدائرى ولم تكن عملية البحث وسط الظلام في بحر متلاطم الأمواج من السهولة بمكان ولقد ساهم كشاف "برنيس" الكهربائى في عملية الانقاذ مساهمة فعالة يضاف إلى ذلك خبرة حسين زاهر ياقوت الواسعة بفنون الملاحة البحرية.

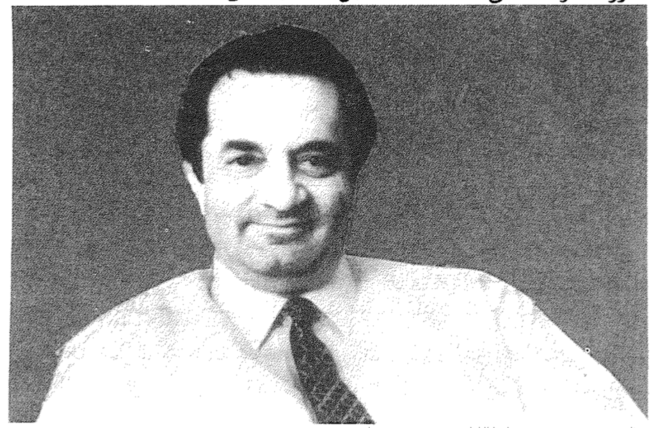
وهذا يفسر لنا ماشاهدته من بعد وأنا في القارب "بلبل" من رؤية "برنيس" تدور في هذا المسار الدائرى. وكان اعتقاد القبطان ياقوت بأن قاربنا "بلبل" لازال مقطوراً خلف القارب "سمير" وأنه بقطع الحبل الذى يربط بين "برنيس و "سمير" قد أدى في نفس الوقت إلى غرق القارب "بلبل" ولقد سبب ذلك قلقاً شديداً للقبطان حسين زاهر ياقوت وطاقم "برنيس" الذى ظل مدة طويلة يبحث في عرض البحر عن القارب "بلبل" وطاقمه غير مدركين أننا لحسن الحظ كنا في طريق العودة إلى رأس الحكمة بعد أن عجزنا باللحاق بقافلة المركب "برنيس".

ولقد أبرز حادث غرق القارب "سمير" أهم نقاط الضعف في رحلة القاربين "بلبل" و "سمير" وهى عدم وجود أى إتصال لاسلكى أو أى وسيلة أخرى بين مركب القيادة

"برنيس" وباقى الزوارق المكونة للرحلة. وأهمية مثل هذا الاتصال خصوصاً أثناء الملاحة ليلاً.

والواقع أن الاتصال اللاسلكى بين المركب "برنيس" وقيادة السلاح البحرى في الاسكندرية كانت منقطعة منذ بدء الرحلة وهو أمر لم نشعر بأهميته ألا بعد قيام الرحلة وزاد من أهمية هذا النقص عندما مرت الرحلة بعدة عواصف بحرية بالإضافة إلى محاولة الملاحة ليلاً في الظلام الدامس.

ولقد أخبرنى القبطان حسين زاهر ياقوت أنه كان من أسعد اللحظات التى مر بها في هذه الرحلة كانت عندما عاد إلى ميناء الاسكندرية وفوجىء بمقابلتى عند مرسى "المحروسة" وكان حتى هذه اللحظة يجهل أننا لازلنا على قيد الحياة.



صورة رقم (٦٤) سليم شكور أحد أقطاب الصناعة في الولايات المتحدة

كان سليم شكور من أصغر أعضاء رحلة "بلبل" و "سمير" سناً إذ لم يتجاوز أثنى عشر عاماً. والواقع أننى لو كنت أعلم مقدماً بكل المتاعب والمشاق التى كنا سنتعرض لها خلال هذه الرحلة المثيرة لما أقدمت على قبوله عضواً في هذه الرحلة لصغر سنه. ولكن الحق يقال أنه وجميع الكشافين الذين أشتركوا فيها كانوا على مستوى المسئولية والشعور بالواجب ولم يقصر واحد منهم فيما أحيط به من أعمال شاقة خصوصاً في تلك الفترات التى واجهنا فيها رياح عاصفة وبحر مضطرب.

وبنهاية رحلتنا التاريخية في سبتمبر ١٩٥٤ أنقطعت صلتى بسليم شكور وأتجه كل منا يشق طريقاً مختلفاً في الحياة. فعينت أنا سفيراً لمصر في الصين الشعبية وغادرت البلاد في عام ١٩٥٦ لأتقلب في عدة مناصب أخرى كسفير لمصر في إيطاليا ثم بعد ذلك في يوغوسلافيا وعدت أخيراً إلى أرض الوطن في عام ١٩٦٥.

ورغم أننى تقابلت مع الكثير من أعضاء رحلتنا إلى مرسى مطروح ألا أن الظروف لم تسعدنى بلقاء سليم شكور حتى كتابة هذه السطور (يونيو ١٩٩٤). وتمر السنين تلو السنين وفي أحد الأيام أثناء تصفحى لجريدة الأهرام الأول من أغسطس ١٩٨٤ أن قرأت مقالاً عنوانه (أبناؤنا خارج الحدود) وإذا بالمقال كله يتحدث عن سليم شكور ويروى ذلك الجزء من حياته الذى تلى تاريخ رحلتنا البحرية إلى مرسى مطروح وهو الذى فاتنى متابعته عندما ألتحق سليم بكلية الهندسة جامعة القاهرة وتخرجه منها عام ١٩٦٤ وتروى صحيفة الأهرام قصة أنه أختار في مشروع بكالوريوس كلية الهندسة موضوع تورбينات السد العالى وكانت المراجع قليلة عن هذا الفرع من العلم مما دفعه إلى أن يبحث عن مصادر أجنبية لتزوده بالمعلومات اللازمة في هذا المجال. ولم يكن ذلك متاحاً ألا من قلة من الشركات التى تعمل في هذا المجال من بينها شركة "أليس تشالمرز" المشهورة في عالم التوربينات المائية. وتشاء الأقدار أن ينزح سليم شكور إلى كندا حيث عمل عام ١٩٦٩ في شركة "أليس تشالمرز" وبعد عامين نزح لأمريكا ليعمل مهندساً في نفس الشركة وفي اقل من ١٥ عاماً صعد السلم الوظيفى بكفاءة وجدارة ليصبح الرجل الثانى في هذه الشركة العظيمة (أنظر الصورة الملونة رقم (٦٤) في ملزمة الصور الملونة بين صفحتى ٨٠,٨١).

وفي هذه الأثناء كان أبنى عبد السلام قد ألتحق بكلية الطب جامعة القاهرة وسافر في أعقاب تخرجه إلى أمريكا عام ١٩٦٧ شاقاً طريقه في مجال تخصصه وهو طب الأطفال فألتحق بمهنة تدريس هذه المادة في عدة جامعات كان آخرها في جامعة أتلانتا بولاية جورجيا بأمريكا أما من ناحيتى فلقد استقلت مبكراً من عملى الحكومى لأتفرغ إلى هواياتى وهى صناعة ورق البردى ودراسة التاريخ المصرى القديم وقد وفقت بحمد الله إلى تحقيق ما كنت أصبوا إليه ببناء معهد بحوث البردى وإقامة القرية الفرعونية وتشاء الصدف أن لاقى هذا المشروعان السياحيان نجاحاً واستدعى الأمر التوسع فيهما. ولكن بمرور السنين وتقدم العمر وقفاً عقبة في سبيل إدارتهما الإدارة السليمة فلجأت إلى ابنى عبد السلام وطلبت إليه أن يعود من أمريكا بعد أن أقام فيها أكثر من ٢٥ عاماً. وبعد

إلحاح قبل أن يعود ليعاوننى عام ١٩٩٠. وفي يوم أخبرنى عبد السلام بأنه أثناء إتصاله ببعض وكلاء السياحة في مصر أن علم منه بعنوان سليم شكور في أمريكا وفعلاً كتبت إليه خطاباً ووصلنى منه رداً لم أكن أتوقعه بالمرة إذ أنه في هذا الخطاب يلهج بشكرى على ماتعلمه أثناء رحلة مرسى مطروح من الانضباط وإطاعة الأوامر والصبر على تحمل المشاق في سبيل القيام بالواجبات المكلف بها وغير ذلك من الكثير من الخصال التى ساعدته فيما بعد في إرتقاء سلم النجاح في حياته العملية والتى وصل فيها الآن ليكون رئيساً لمجلس إدارة إحدى كبرى الشركات التى تقوم ببناء التوربينات الهيدروليكية من جميع الأحجام (American Hydro Inc) وأنه قد قام بإبتكار عدة إختراعات ساعدته في تشكيل الأجزاء المتحركة من مادة الصلب الغير قابل للصدأ (Stainless Steel) مما يجعلها أخف وزناً وأقل تكلفة وأقدر على توليد طاقة أكبر في نفس الحجم المتاح لها وأن الفضل في ذلك كله يعود (حسب قوله) إلى ما أكتسبه أثناء رحلته إلى مرسى مطروح ومن طريقة معالجتى للكثير من الأمور الصعبة التى تعرضنا لها أثناء رحلتنا.

هذه هى قصة سليم شكور الذى كان أصغر أعضاء الرحلة سناً ولكن أسبقهم في أرتقاء سلم المجد والشهرة والواقع أنه كان لخطابه وما حواه من كلمات أبرزت الكثير من النواح المضيئة في رحلتنا وما ضربه سليم شكور من مثل في حياته العملية خير مشجع لى على استكمال مذكرات رحلتنا والعمل على نشرها بعد إنقضاء ٤٠ عاماً على أحداثها ليفيد منها شبابنا وليتخذ منها نموذجاً جديراً أن يحتذى بها وليؤكد لنا صدق المثل الانجليزى أن النجاح في الحياة يحقق بواسطة الألهام بنسبة ١٠٪ وبالعرق بنسبة ٩٠٪.

القائد الكشفى منصور سيد نصار

يمتاز منصور نصار بأنه من القلائل الذين عاصروا بدء حركة الكشف البحرى في مصر إذ ترجع صلته بالنشاط البحرى للكشافة في القاهرة إلى عام ١٩٥١ وهو تاريخ سابق لإنشاء جمعية الكشافة البحرية والتى ورد أول ذكر لتأسيسها في عام ١٩٥٣ والأهم من ذلك أن أمتدت هذه الصلة بالكشف البحرى حتى تاريخنا الحالى وهى ميزة لا يتمتع بها إلا قلة محدودة من رواد حركة الكشف البحرى.

ساهم منصور بنصيب مشكور في إعداد معسكر التدريب الدائم لجمعية الكشافة البحرية في أبى قير. وفي إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى الذى أقيم في أبى قير عام

١٩٥٦. ثم مثل بعد ذلك جمعية الكشافة البحرية في المجلس الأعلى للكشافة والمرشدات. قاد عدة رحلات للكشافة البحرية وحصل على عدة أنواط كشفية مصرية وأجنبية.

والآن يشغل منصب أمين عام المجلس الأعلى للكشافة والمرشدات.



صورة رقم (٦٥)
القائد الكشفى منصور سيد نصار وسط مجموعة من الأشبال البحريين الذين أشرف على تدريبهم ليتولوا قيادة الكشف البحرى بعد سنوات.

الدروس المستفادة من الرحلة

جرت العادة أنه في أعقاب أى عمليات هامة أن يقوم الذين أشرفوا عليها بعملية تقييم لهذه العملية فيركزون على النواحى الإيجابية التى أدت إلى نجاحها لأتباعها في العمليات المستقبلية. كما يلقون بالأضواء على النواحى السلبية التى كادت تؤدى إلى فشلها وذلك لتجنبها عند القيام بعمليات مماثلة في المستقبل. وإتباعاً لهذا التقليد الذى كان من أهم ما تعلمناه في حياتنا العسكرية فأننى أستعرض في الآتى هذه الدروس.

أولاً : الاتصال اللاسلكى بين الزوارق وبعضها البعض وبين "برنيس" مركب القيادة وقيادة الأسطول في الاسكندرية أتضح من اللحظة الأولى لقيامنا في هذه الرحلة أن هذا

الاتصال كان منعدماً. وربما يرجع السبب في ذلك أن قيادة الأسطول عندما تسلمت المركب "برنيس" من إدارة الأموال المصادرة عام ١٩٥٢ كان قد مضى عليها فترة تقرب من العامين دون القيام بأى أعمال إصلاحات أو صيانة وكانت أجهزة الاتصال اللاسلكى نظراً لدقتها في مقدمة المعدات التى أعتراها التلف. والواقع أنه كان خطأ عظيماً عدم الالتفات إلى وسائل الاتصال اللاسلكى وخصوصاً في الرحلات التى أقتضت الملاحة ليلاً أو في الأيام التى أشتد وعلا موج البحر فيها بحيث يحول دون الرؤية من بعد لقوارب في صغر حجم الزوارق الصغيرة التى استخدمت في هذه الرحلة.

ألا أنه يمكن القول الآن أن وسائل الاتصال اللاسلكى قد تقدمت تقدماً عظيماً في السنين الأخيرة. كما أن أسعارها أصبحت لا تشكل أى صعوبات في سبيل اقتنائها واستخدامها. ولا شك أن ذلك سوف يذلل أى صعوبات قد تقابلنا في سبيل القيام بمثل هذه الرحلات مستقبلاً. وبذا يمكن اعتبار أن وسائل الاتصال اللاسلكى أصبح أمراً حيوياً في عمل هذه الرحلات لا يمكن الاستغناء عنه.

ثانياً : حجم الزوارق الشراعية المستخدمة ونوعها.

- القاربين "بلبل" و "سمير" وأن كانا يصلحان لعمل رحلات في نهر النيل ألا أنهما لا يصلحان لعمل أى رحلات في البحر إذا زادت قوة الريح عن ٤ بمقياس بوفورت.

- أحسن القوارب لعمل رحلات في البحر هى من طراز الزورق "الكشاف" على ألا يقل طولها عن تسعة أمتار وذلك بشرط ألا تزيد سرعة الريح عن ستة بمقياس بوفورت.

ثالثاً : كان من الضرورى القيام بعملية إستكشاف أو إستطلاع بإحدى المراكب قبل القيام بهذه الرحلة لمعرفة طبيعة المنطقة والأماكن التى تصلح للرسو عليها والأماكن التى يمكن الاعتماد عليها في التموين بمياه الشرب والطعام.. ألخ أو الالتجاء إليها في حالة حدوث عواصف.

رابعا : أثبتت تجارب هذه الرحلة أنه لا يمكن الاستغناء عن مركب كبير يقوم بمثابة المركب الأم (Mother Ship).

خامساً : من الضرورى جداً عند السفر ليلاً أن يتم ذلك بنظام ثابت تتبعه جميع المراكب المشتركة في السير وبسرعة واحدة لا تتخطاها أى مركب وأن يتم التدريب على وسائل زيادة السرعة أو خفضها ليلاً حتى لا تتفرق الزوارق عن بعضها البعض وأهم من كل ذلك وسائل الاتصال بين المراكب وبعضها البعض.

ولتحقيق كل من هذه الخطوات يقتضى الأمر عدم السفر ليلاً في جو عاصف أو تزيد فيه سرعة الريح عن ٣ بمقياس بوفورت.

مقياس بوفورت

للدلالة على قوة الرياح

الأرقام الدالة على قوة الريح	وصف البحارة للريح	قوة الرياح طريقة التقدير على ظهر السفن الشراعية	ما يعادل سرعة الريح بالأميال في الساعة
صفر	هادىء	================	صفـــر
١	هواء خفيف		٢
٢	نسيم خفيف	ريح يكفى لتشغيل المركب	٥
٣	نسيم لطيف		١٠
٤	نسيم معتدل	مفيد للابحار مع الريح	١٥
٥	نسيم منعش	مع فرد كل الأشرعة	٢١
٦	نسيم قوى	لا بد من تقليل عدد	٢٧
٧	عاصف معتدل	الأشرعة مع الرياح الدافعة	٣٥
٨	عاصف منعش	يجب تقليل عدد الاشرعة حتى	٤٢
٩	عاصف قوى	ولو كانت الرياح مواجهة	٥٠
١٠	عاصف شامل	رفع الشراع الصغير أو	٥٩
١١	زوبعـــــــة	التحول إلى شراع العاصفة	٦٨
١٢	أعصـــــــار	لا يحتمل أى شراع ويجب إبطال الملاحة بالشراع	أعلى من ٧٥

معجم للاصلاحات البحرية الواردة في الكتاب
تفضل بوضعه اللواء بحرى (أ.ح)
صلاح الدين ثروت أحمد ثروت

م	المصطلح	المعنى
١	أورصـــــــة	فوق الريح (الدوران أورصة) أى الدوران بالفلوكة من إتجاه الريح.
٢	بُلطـــــــة	صفح وتصليح – إصطلاح يستخدم مع السفن الشراعية لتصحيح السير مع إتجاه الريح للوصول إلى هدف معين.
٣	يصفح ويصلح	في الملاحة الشراعية ليصل إلى هدف معين ضد إتجاه الريح ولما كان الريح هو القوة الدافعة للمركب الشراعية لذا يقتضى الأمر أن تسير المركب في إتجاه لا يقل إنحرافه عن إتجاه الريح بمقدار ٤٥°.
٤	الشــــاغول	في الفلايك النيلية يطلق على الحبل المربوط في بومة المركب والذى بواسطته يستطيع قائد الفلوكة أن يتحكم في كمية الهواء التى يحتويها الشراع وبالتالى في زاوية إتجاه القارب من زاوية إتجاه الريح.
٥	الســـكينة	وتسمى أحياناً باللوح المركزى وهى لوح من الصلب يتحرك داخل صندوق خشبى مثبت في وسط الفلوكة. ولهذه السكينة غرضين الأول حفظ توازن القارب في الماء بإنزالها أو رفعها حسب الحاجة والثانى السماح للفلوكة بالسير ضد الريح في زاوية أدناها ٤٥°.
٦	شمعة رباط	عمود حديدى أو خشبى يثبت على المرسى وذلك لربط المركب أو القارب فيه كما يثبت أيضاً على الصارى أو أى أجزاء من المركب لسحب شراع المركب.
٧	كَــــوزِته	سطح المركب أو السفينة.
٨	بِــــرُوَّة	مقدمة المركب.
٩	إِش	مؤخرة المركب.
١٠	بومـــــة	تطلق على الذراع الخشبى الذى يثبت على الجزء الأسفل من الشراع (الرئيسى عادة) في القوارب الصغيرة الحجم.
١١	أســـكنديل	جهاز ذو مواصفات خاصة ومدرج بعلامات في نهايته ثقل حديدى (المجس) ويستخدم لقياس الأعماق.
١٢	قرينـــــة	العمود الخشبى المثبت في أسفل جزء من المركب وتتفرع منه العيدان الخشبية التى تثبت فيها الألواح الخشبية التى تشكل جانب المركب.

١٣	نعـل القرينـة	شنبر سميك من الصلب أو النحاس يثبت في أسفل جزء من القرينة ليقى خشبها عند الاصطدام بالصخور أو بأى أجسام صلبة.
١٤	ريـح غلّينـى	ريح هادئه أقرب إلى السكون.
١٥	أسـطبة	قطع من القماش القديم أو ألياف النسيج تستخدم في أعمال النظافة وإمتصاص المياه.
١٦	قلفـاط	حشو من ألياف الحبال أو الكتان يُضْغَط بين الألواح الخشبية للفلوكه لمنع تسرب المياه خلال شوقها.
١٧	شـمندورة	عوامة تثبت في البحر لرباط السفينة أو لارشادها.
١٨	قـزق	مزلقان لصعود وهبوط الفلايك أو المراكب الصغيرة من البحر إلى البر وبالعكس.
١٩	البحر المفتوح	أى لا يوجد فيه أى مكان تلجاء إليه السفن والمراكب مثل حواجز الأمواج أو جُون طبيعية أو مراسى أو خلجان لتقى المراكب في حالة إضطراب البحر وإرتفاع أمواجه.
٢٠	مسطرة القلع	مسطره من الخشب يصير إدخالها في جيوب خاصة على حافة الشراع لتثبيت القماش وعدم إهتزازه مع الريح.
٢١	السراسـى	الحبال أو الكبلات الصلب التى تثبت الصارى في مكانه بالمركب.
٢٢	شداد السلك	زرجينة لشد أسلاك السراسى.
٢٣	فرميلـه	تكايه مصنوعة في العادة من الحبل المجدول توضع عند رباط المركب بالرصيف لمنع الاحتكاك ولامتصاص أى صدمات قد يثيرها موج البحر
٢٤	سـقالة	لوح من الخشب يوضع بين البر أو الرصيف والمراكب لاستخدامه في حالة الصعود أو الهبوط منها.
٢٥	ساقية شد الحبل	عبارة عن ترس غير رجاع يستخدم لشد الحبال.
٢٦	نمـر الحبـل	أحد الأطراف المجدولة والتى تكون جسم الحبل أو الكابل الذى يتكون في العادة من ثلاثة أو أربعة نمور.
٢٧	بلانكـو	حبل مزود بيكر يستخدم لتقليل الجهد المبذول في الشد أو في رفع الأجسام الثقيلة.
٢٨	ألسـطة	مستعد أو جاهز.

الفنون الحية لمصر القديمة

القرية الفرعونية

استمتع برحلة تعود بك إلى خمسة آلاف عام من تاريخ مصر القديم.. شاهد القناة الأسطورية وعلى جانبيها تماثيل الآلهة. وسوف تشاهد أيضاً كثيراً من الأشجار والنباتات التى اختفت من البيئة. كما ستشاهد الذين يرتدون الزى الفرعونى القديم ويقومون بصيد السمك وبناء القوارب وأعمال الزراعة والصناعات اليدوية القديمة.

كما ستشاهد بيت النبيل وبيت الفلاح العادى إلى جانب معبد كامل يبين طقوسهم الدينية وعلاوة على ذلك توجد ملاعب للأطفال ومطعم فاخر وتستطيع أن تأخذ صورتك الفوتوغرافية وأنت ترتدى الزى الفرعونى. والقرية مفتوحة من التاسعة صباحاً حتى الرابعة بعد الظهر طوال العام.



قرية الدكتور رجب الفرعونية

سافية مكى - الجيزة

ص . ب ٢٤٤ الأورمان ١٦٦١٢ الجيزة - مصر

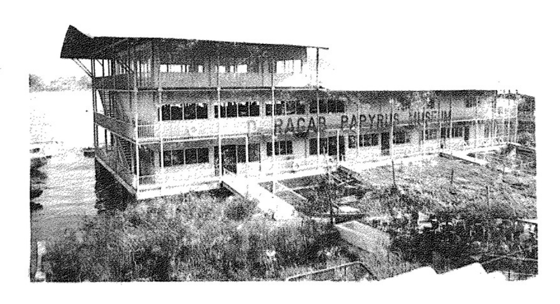
تليفون ٥٧٢٩٠٥٣ - ٥٧٢٩١٨٦ - ٥٧٢٣٥٧٨

فاكس : ٥٦٨٩٢٦٦

الفنون الحية لمصر القديمة

معهد د. رجب للبردى

انقطع فن صناعة ورق البردى من العالم لمدة ألف عام تقريباً وقد أعاد الدكتور حسن رجب اكتشاف هذا الفن وضم معرض الدكتور حسن رجب أكثر من ١٢٠٠ لوحة قام برسمها باليد مجموعة من الفنانين المرموقين وتحمل كل لوحة شهادة بأنها مصنوعة من ورق البردى (سايبرس) وهو الورق الأصلى الوحيد. ولا تتردد في زيارة متحفنا الرئيسى ٣ طريق النيل بالجيزة وهو مفتوح يوميا التاسعة صباحاً إلى الساعة التاسعة مساءً طوال العام ويمكنك أيضاً زيارة أحد فروعنا بفندق النيل وفندق ماريوت بالقاهرة وفندق سفير بالجيزة أو العوامة الراسية أمام متحف الأقصر بالأقصر وأسوان.



معهد الدكتور رجب للبردى



ص . ب ٤٥ الأورمان

تليفون ٣٤٨٩٠٣٥ - ٣٤٨٨٦٧٦

تلكس ٩٤٠٩٨ بابيريوان (UN)

فاكس ٣٤٩٩١٣٣